



اخترنالك

٢٩

بورسعة

الاسماعيلية

قناة السويس

مقائق ووشائق

0169609



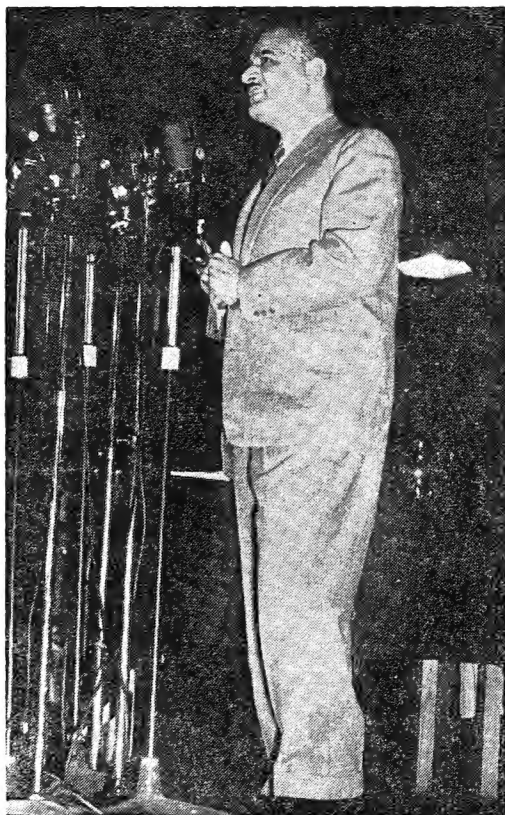
Bibliotheca Alexandrina

اختترنا لك - ٢٩

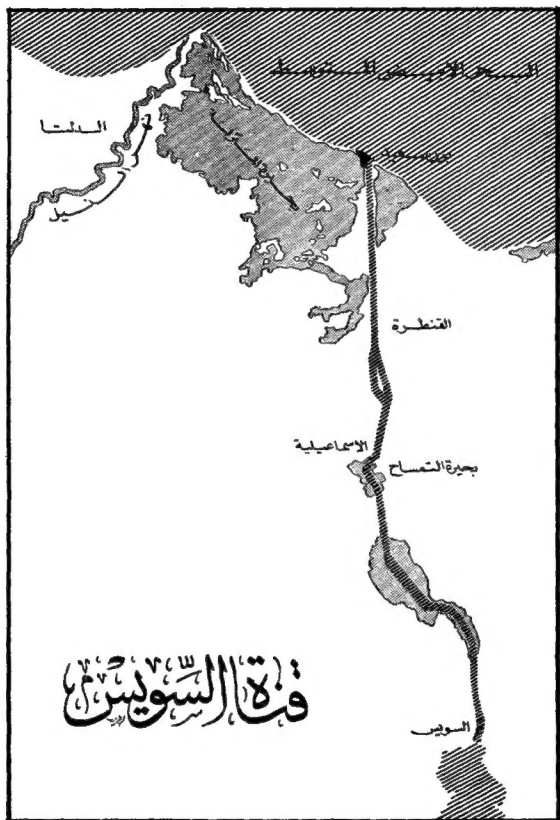
قناة السويس

حَمَائِقُ وَوَشَائِقُ

عبد القادر حاتم	محمد أبو نصر
حسين مؤنس	محمود يونس
مصطفى الحفناوى	كمال عبد الحميد
عبد الرازق حسن	السيد محمد مدنى
عادل عامر	ابراهيم صقر
محمد الخطيب	



الرئيس يعلن تأميم شركة قناة السويس المصرية



لکھی لائنیں ...

هَذَا صَوْتُ التَّارِخِ

للدكتور حسين مؤنس

ان ما نشهده اليوم من التآمر على حرية بلادنا واستكثار
خعة الاستقلال عليها ليس شيئا جديدا انه الحالة الطبيعية
بالنسبة لتاريخنا - يقولون ان بوارج الاعداء تحتشد الآن وتستعد
للهجوم علينا . هذا ليس ابن الساعة ، انه ليس نتيجة لتأميم
قناة السويس . انه شيء دائم بالنسبة لمن يعرف تاريخ مصر .
على طول القرون كانت هناك سفن متربصة لمهاجمة شواطئنا .
كانت هناك دائما جيوش رابضة خلف الحدود . لا نعرف فترة
من تاريخ مصر خلت من اعداء يقفون لها بالمرصاد اما أن يكون
الشیطان خارج الحدود أو داخلها . كلما أخرجناه ربض خلف
الحدود أو حل محله غيره ...

ان تاريخنا كله صراع مع الشيطان ، وهذا الشيطان أخذ على
طول تاريخنا صورا شتى .

في العصور القديمة كان اسمه بابل وآشور وفارس والاعريق
والرومان ...

في العصور الوسطى كان اسمه الصليبيين والمغول والأتراك
وفي العصور الحديثة اسمه فرنسا وانجلترا .

وفي العصر الراهن اسمه فرنسا وانجلترا والولايات المتحدة .

تاريخنا منذ خمسين ومائة سنة صراع متصل مع فرنسا
وانجلترا ، لا نذكر سنة واحدة من هذه المائة والخمسين سنة
الاخيرة خلت من الصراع مع هذه أو تلك ...

هل هذه ضريبة الموضع الجغرافي . أو هل هي نتيجة
مواجهتنا الغرب . لا ندرى ولكن الحقيقة التي لا ينزاع فيها

أحد ان انجلترا وفرنسا استنزفتا من قوانا شيئا هائلا . اليك
بيانا بسيطا يضع يدك على بعض حقائق هذا الصراع الذى يبدو
وكأنه قدر محتوم .

فى سنة ١٧٨٩ غزا الفرنسيون مصر . . .

وفى سنة ١٨٠١ غزا الانجليز مصر بحجة اخراج الفرنسيين ،
وظلوا يحتلون السواحل المصرية حتى سنة ١٨٠٢ .
فى سنة ١٨٠٧ نزلت جنود بريطانيا أرض مصر وحاولت
غزوها . .

وفى سنة ١٨٢٧ هاجم الاسطولان الفرنسى والانجليزى أسطول
مصر فى ميناء نافارين وقضيا عليه .

وفى سنة ١٨٢٣ أرغمت فرنسا وانجلترا مصر على توقيع
معاهدة كوتاهية والتنازل عن معظم ممتلكاتها فى آسيا .
وفى سنة ١٨٣٨ شاعت مصر أن تعلن استقلالها عن الدولة
العثمانية اذ كان لديها القوة الكافية لذلك فرفضت انجلترا
وفرنسا وهددتا بغزو مصر اذا هى فعلت ذلك .

وفى سنة ١٨٣٩ كانت تركيا تستعد لتوقيع اتفاقية مع مصر
تعلن استقلالها فاجتهدت فرنسا وانجلترا فى الحيلولة دون ذلك
وأقنعت بعض الدول الاوروبية فى معاونتها على ذلك وبالفعل قام
سفير فرنسا بتوجيه انذار الى تركيا قال فيه ان الدول الخمس
الكبرى تدعو تركيا الى ألا تعقد اتفاقا بشأن مصر دون أخذ رأى
الدول .

وفى سنة ١٨٤٠ اتفقت انجلترا وفرنسا على تحطيم قوة
مصر الخارجية .

وفى أكتوبر من نفس السنة حاصرت أساطيل انجلترا سواحل
الشام وأنزلت قواتها لحرب جيوش مصر وهدد الاسطول
الانجليزى بإطلاق مدافعه على الاسكندرية واضطرت مصر الى
توقيع اتفاقية لندره فى سنة ١٨٤١ وحرمت مصر من ثمرات
تضحيات تسع سنوات (١٨٣١ - ١٨٣٩) .

وفي سنة ١٨٥٤ احتال فردينان دي ليسبس على الخديوى سعيد وحصل منه على الاذن فى حفر قناة السويس وقد تمكن هذا الثعلب الماكر من أن يجعل مصر تتحمل كل تكاليف القناة وأن يحرمها من كل ميزاتها *

وفي سنة ١٨٦٤ أصدر نابليون حكمه الجائر بأن تبفع مصر ٣٣٦٠٠٠٠ جنيه لشركة القناة فى مقابل تنازلها عن بعض شروط النهب والاحتياى التى استدرج دي ليسبس الخديوى سعيد للتوقيع عليها ..

وفي سنة ١٨٦٦ دفعت مصر لشركة القناة مليونين آخرين من الجنيهات فى مقابل التخلي عن شرط آخر من هذه الشروط المجففة ...

وفي سنة ١٨٧٥ انتهزت انجلترا فرصة وقسوع مصر فى ازمت مالية فاشتريت منها أسهمها فى القناة (١٧٦٠٢ر ١٧٦٠٢ سهما) بمبلغ أربعة ملايين من الجنيهات .. هذه الاسهم بلغت قيمتها سنة ١٩٢٩ مبلغ ٧٢ مليون جنيه وربحت منها الخزانة البريطانية الى تلك السنة ٣٨٦٠٠٠٠٠ر ٣٨٦٠٠٠٠٠ جنيه *

وفي سنة ١٨٧٦ استغلت أوروبا أزمة مصر المالية الشديدة فأرغمت مصر على التنازل عن حصتها من أرباح الشركة وهى ١٥ فى المائة فى مقابل ٨٨٠٠٠٠ جنيه مع ان ايراد هذه الحصة فى السنة يبلغ ٨٦٩٠٠٠ جنيه *

وكانت مصر فى أثناء ذلك كله تشعر بأن الذئاب تحوم حولها وانها لا تلبث أن تنقض عليها ، فاتجهت الى تكوين جيش قوى يحمى حدودها ، واهتمت بأن تدخل بلادها كل ما أمكنها من ألوان الحضارة الجديدة ، وعملت على توسيع حدودها فى الجنوب مخافة أن يقع ذلك الجنوب فى يد دولة أوروبية فتنتفخ على مصر جبهة جديدة ولم تكن مالية مصر تسمح بذلك كله فأسرع سمسارة أوروبا يزيتون للولاية الاستدانة ، فأسرفوا فيها عن قلة نظر وسوء تقدير وقلة الاحساس الحقيقى الصادق نحو مصر واجتهد أولئك

الزبانية في ربط هذه الديون بارتها ن موارد البلاد ومراقبتها وتقدير أفحش الارباح عليها ، ومضوا يهددون بالاستنجد ببلادهم ، حتى غرقت مصر في الدين وأصبحت مراقبتها كلها رهائن بيد مصارف أوروية تؤيدها بلادها ٠٠ وقد وصلت أرباح الديون في بعض الأحيان الى ٢٠ في المائة وزيادة ، بل ان الملايين الأربعة التي باع اسماعيل بها أسهم مصر في القناة اعتبرت ديناً تدفع مصر عنه أرباحاً قدرها ٥ في المائة مدى عشرين سنة ، وقد دفعتها مصر كلها ٠٠

وكانت أوروبا قد قدرت ان مصر ستعجز يوماً ما عن الدفع فاذا توقفت اتخذت هي ذلك ذريعة للتدخل في شئون البلاد وهذا التدخل يمهّد الطريق للاحتلال فالاستعمار ٠٠٠

وحدث ذلك بالفعل - ففي نفس السنة التي باعت مصر فيها أسهمها بل حتى قبل عقد الصفقة ببضعة أيام فقط ألغت إنجلترا لجنة لدراسة أحوال مصر يرأسها استعمارى هو المستر كيفووقف قناصل الدول خلف هذا المحقق الإنجليزي يمدونه بالبيانات الكاذبة ويؤلبون الناس على حكومة مصر وتحقق من ذلك اسماعيل فقال في حديث له مع صحفى انجليزي يسمى بيتى كينجستون سنة ١٨٧٦ « ما كنت أظن قط ان إنجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفاً كبيراً لفحص حساباتى الى وضع يدها على مصر ٠٠ »

وقد كان ما قاله اسماعيل ، اذ أن «كيف» اقترح وضع الإدارة المصرية تحت رقابة مالى انجليزي آخر هو ريفرس ويلسون ، وأعقب ذلك انشاء صندوق الدين وأصبحت مصر بالفعل في قبضة أوروبا رغم نهضتها العظيمة خلال القرن التاسع عشر ورغم محاولاتنا الكثيرة للهروب من ذلك المصير ٠

وليس أدل على أن هذه كانت خطوة مدبرة رسمتها السياسة الاستعمارية الأوروية من ان ما حدث في مصر هو نفس الذى



دى لىبى الافاق المالى

حدث في تونس ومراكش وإيران وغيرها كثير بل كاد يحدث للمكسيك لولا أن هذه الأخيرة أنكرت ديونها كلها وقامت أمريكا بحمايتها ونجت من الاحتلال .

وفي سنة ١٨٧٦ زادت قبضة أوروبا قوة على مصر فأنشئت لجنة مراقبة ثنائية يقوم عليها انجليزى وفرنسى وقدرت هذه اللجنة اتباعا لقواعد العدالة الأوروبية أن تدفع مصر أرباحا للدائنين قدرها ٦٥٦٥٠٠٠ جنيه وان تكتفى بمليون ونصف للانفاق على مرافق البلاد ٦٦ ٪ للدائنين و ٣٤ ٪ / ٠ لاهل البلد

وفي سنة ١٨٧٧ كتب سياسى انجليزى معروف هو ادوارد موسى فى مجلة القرن التاسع عشر يقول ان انجلترا ينبغي أن تنتهز فرصة انشغال فرنسا بألمانيا ، وهى فرصة لم تسنح منذ ٧٥ سنة ، فتحتل مصر دون التعرض لخطر الحرب مع فرنسا .

وفي سنة ١٨٧٨ خطت أوروبا خطوة أخرى نحو احتلال مصر فأرغم الخديوى على قبول قيام لجنة عليا يرأسها لص أدانتها المحاكم الفرنسية نفسها بالاحتيسال هو فردينان دى ليسبس واعطيت هذه اللجنة السلطة المطلقة لاجراء كل تحقيق تراه موصلا الى الغرض الذى أنشئت من أجله . . وبذلك وضعت مصر تحت وصاية اوروبية فعلية . وقد قال الذين قرروا ذلك انهم يريدون حماية اموال الدائنين . .

ولكن الحقيقة انهم أرادوا السيطرة على البلاد . . وبالفعل كانت مصر من ذلك الحين تحت حكومة اوروبية شملت يد الادارة المحلية تماما بل انها كانت تطوف بالبلاد وتستثير الاهلين على الحكومة القائمة وتمنيهم بالخلاص ، وهى تعرف أنها بذلك تمهد الطريق للاحتلال الفعلى . .

وفي اغسطس ١٨٧٨ قامت فى مصر اول وزارة مسئولة يرأسها ارتين نوبار الارمنى ووزير مالىتها ريفرس ويلسون الانجليزى، ووزير الاشغال فيها ديبلنير الفرنسى . . .

وهذه الوزارة الخسيسة التي قيل انها أقيمت لتنفذ مصر بدأت عملها بفصل ٢٥٠٠ ضابط مصري من الجيش تخفيفا لاعباء الميزانية دون ان تدفع لهم متأخر رواتبهم عن خمسة عشر شهرا ماضية .. مع انها لم تتأخر عن دفع مليم واحد لمراب أجنبى !

ولا شك أن الوزارة أرادت بذلك احداث فتنة في البلاد ، فان فصل هذا العدد الكبير من الضباط ظلما معناه ثورتهم هم وجنودهم على الحكومة فاذا قامت الثورة تدخلت أوروبا عسكريا لتهدة الحال ..

وهذا هو الذى وقع بالفعل ..

ثار الضباط وحاصروا الوزارة وطالبوا باقالة هذه الوزارة الاجنبية التى تحارب المصريين وتمهد للاحتلال الاجنبى ...

وأقيمت الوزارة الاجنبية وقامت في مصر وزارة وطنية ..

فشلت اذن خطة اوروبا في الاستيلاء على مصر عن طريق ذلك التدخل المتزايد في شئونها ولم يبق أمامها الا أن تسلك سبيلا آخر يؤدي الى احتلال مصر احتلالا عسكريا صريحا .

وبالفعل تم ذلك في سرعة خاطفة ، فلم يحل اكتوبر سنة ١٨٨٢ حتى كان الانجليز يحتلون مصر ..

وكان اول ما فعلته انجلترا تسريع جيش مصر واخلاء السودان لاعادة فتحه ومقاسمة مصر فيه بنسبة النصف ظاهرا والحقيقة انها احتلته هو الاخر من ذلك الحين .

وفي سنة ١٨٩٨ أرادت فرنسا ان تنال حصتها من السودان فأرسلت حملة احتلت فاشودة على النيل الابيض فتصدت انجلترا لاجراجها من السودان بحجة ان السودان ملك لمصر

أعلنت انجلترا انها احتلت مصر بصفة مؤقتة ، ويشماتنظم أمورها ثم تنصرف .. ولم تكن انجلترا تقبول ذلك ترضية للضمير الانساني بل تهدئة لفرنسا التى هالها ان تنفرد انجلترا وحدها بمصر ..

ولهذا فانها لم تزل تسعى حتى اتفقت مع فرنسا على صورة
تعتبر وصة للضمير الاوروبى الحافل بالوصيات : اتفقت معها
على أن تنفرد هي بمصر ، وتنفرد فرنسا بمراكش وأن تؤيد كل
منهما صاحبها فى ناحيتها ، وهذا هو الاتفاق الذى يسمى
بالاتفاق الودى ، ولا بد من تغيير اسمه الى الاتفاق الاجرامى ،
فلم يكن فى الواقع الا جريمة وضيفة راح ضحيتها شعبان بريثان
ظلا بعدها يرسفان فى أغلال الاستعمار نصف قرن كامل .

ثم يقولون لنا بعد ذلك : كيف لا تثقون فى الغرب ؟ كيف لا
تريدون الاتفاق معه والتحالف مع بلاده ؟ ... وجوابنا على ذلك
هو هذه التجارب القاسية التى لا تبقى فى القلب ذرة من ثقة :
لان المصارف الاوروبية التى أقرضتنا المال لنصلح به بلادنا كانت
تمهد الطريق للاحتلال ، ولان الوزارة الاوروبية التى قامت
لتخلفنا وتصلح أحوالنا أسلمتنا الى الدائنين وأنكرت حقوقنا ،
واسلمتنا آخر الامر لجنود انجلترا ..

ثم يتمتعون من أننا لا نريد أن نضع أيدينا فى أيديهم ، وهم
يعلمون ان تصرفهم معنا اوكد مصداق لمثلهم المعروف : اذا أعطيت
أصبعك للشيطان أخذ يدك كلها ..

وقد أخذ الشيطان يدنا بالفصل ، ثم استرددناها ، فكيف
نسلمها اليه مرة أخرى ؟

كيف نأمنهم وصحافتهم كلها أصبحت فيما يتصل بالشرق
نلونا من القرصنة العالمية ، فهى كلها تدعو الى احتلال بلادنا
والتنكيل بنا : من ادوارد ديسى الى ريمون كاتيه ، ومن صحيفة
القرن التاسع عشر الى مجلة بارى ماتش ، كلها تثير الرأى العام
الاوروبى علينا وتدعو الى تحطيم قواتنا ..

كيف وقد فعلوا بنا ما فعلوا فى مسألة القناة : قناة قالوا انها
لاذا احتفرت فى أرضنا انتقلنا من حال الى حال ، وهبطت علينا
الثروة من كل ناحية ، وانتقلنا الى مصاف الدول الكبرى .. فلما

تم انشاء القناة بأيدينا وأموالنا حل بنا الضيق المالى والاflas ،
وفرضت علينا الرقابة وحكمنا الاجانب ، ثم كانت الطامة الكبرى
بالاحتلال ..

انها مأساة لم يسمع بمثلها أحد ..

جريمة طويلة تمت على مدى خمسين سنة ، دبرتها أوروبا كلها
وقام على تنفيذها مجرم أدانته محاكم أوروبا نفسها وحكمت عليه
بالسجن ، ومن ورائه الزبانية الطغاة ...

واليك القصة من أولها ..

نعرضها كما هي ، لتحكم فيها بما تريد ..

فى ١٥ مارس ١٦٧٢ أرسل « الفيلسوف » لايبنتس الى لويس
الرابع عشر رسالة تعتبر وثيقة تكشف عن حقيقة النظرة الغربية
الى الشرق وأهله ، وترفع الستار عن المظالم الكامنة فى قلب
أوروبا نحو بلاد الشرق جملة ..

فى هذه الوثيقة لا يتحدث هذا الفيلسوف عن الشرقيين الا
وصفهم بأنهم همج برابرة وكفار ، ولم تسمح له انسانيته الا
بالتحدث عن السلب والنهب والغزو والقتل كأن أولئك الشرقيين
ليسوا بشرا وكأنهم لا يستحقون الا اللعنات من فيلسوف يقول
تاريخ الفكر الاوروبى انه مفكر عظيم ..

قال لايبنتس فى كلام كثير : « ... أريد أن أتحدث اليكم
يامولاي فى مشروع غزو مصر : لا يوجد بين أجزاء الارض جميعها
بلد يمكن التسلط منه على العالم كله ، وعلى بحار الدنيا بأسرها
غير مصر ، وهى تستطيع أن تقوم بذلك لانها قادرة على أن تستوعب
عددا كبيرا من السكان ، ولأن خصب تربتها لا نظير له .. ولقد
كانت فى ماضى الايام مهدا للعلوم ومحرابا لنعمة الله ، ولكنها
اليوم معقل الديانة المحمدية التى تفقر بنا ، ولما إذا تخسر
المسيحية تلك الارض المقدسة التى تصل آسيا بافريقيا ، والتى
جعلتها الطبيعة حاجزا بين البحر الابيض المتوسط والبحر

الاحمر ، ومدخلا لبلاد الشرق جميعها ومستودعا لكنوز أوروبا والهند ؟ ٠٠ ولو فرضنا أن هذا المشروع - المحقق التوفيق - قد منى بالفشل ، فماذا عسى أن يصيب فرنسا ، وهي تنصدي لحرب برابرة هوج ، يثيرون خفيظتها بمختلف الاغاثات ؟ ان موقع مصر الفريد سيفتح لكم خزائن الشرق الهائل الثراء ، وسيربطكم مع الهند برباط وثيق يمكن لتجارة فرنسا ، ويمهد الطريق أمام غزاة عظماء خليقين بالانتساب الى الاسكندر المجيد ٠٠ »

هذا هو دستور أوروبا بالنسبة لمصر من الربع الاخير من القرن السابع عشر ٠٠٠ أفضى به هولندي لم يخطئه المصريون في حقه أو حق بلاده في يوم من الايام خطأ واحدا ٠٠ رجل لم نمسسه بضر ، بل لم نسمع عن وجوده ، ولم تكن بين بلاده وبلادنا الى ذلك الحين علاقة ما ٠٠ واسوأ من هذا أن فيلسوفا ينادى بالخير والحق يحرض على غزو بلادنا ، ولو أنه تحدث الى ملوك بلاده لقلنا رجل يسعى في خير وطنه ! ولكنه يتجه بالكلام الى ملك فرنسا ، وهو لا يفريه بهذا الغزو على أنه عمل من أعمال نشر الحضارة كما يزعم الاوروبيون اليوم ولكنه يقول في عراحة تامة ان الهدف هو خيرات الشرق ، وانتزاع هذه البلاد من المسلمين للسيطرة بها على الارض واهلها واذلال أهل الشرق والهند خاصة ، وانتهاك بلادهم وخيراتهم ٠٠

ولم يأخذ لويس الرابع عشر بهذه الوصية ، لان ظروفه لم تكن تسمح بذلك ، ولكنها استقرت في أعماق النفس الأوروبية ، وأصبحت أملا في قلوب أهلها - ولعل الكثيرين من الأوروبيين لا يعرفون شيئا عن فلسفة لايبنتس ، ولكن ليس فيهم واحد الا يردد عباراته تلك كأنها صفحات كتاب مقدس لا ينبغي التفريط في معنى من معانيه ٠٠٠ وما من كاتب أو صحفي أوروبي كتب سطرا عن الشرق الا وكان يردد عبارات هذا الفيلسوف «العظيم»

•• وما من فترة من فترات التاريخ الاوروبى من ذلك الحين -
أو قبله -الا نجد فيها محاولة لتحقيق هذا الحلم البعيد •

ففى سنة ١٧٨٢ زار مصر الرحالة الفرنسى فولنى وعاد الى
فرنسا سنة ١٧٨٤ ليحضر بلاده على فتح مصر ، بل تطلع ببصره
الى ما وراءها : الى آسيا والهند ، وفكر فى شق قناة تصل
البحرين الابيض والاحمر ، وذهب بنفسه وتجول فى نواحي
البرزخ من السويس الى البحر ثم استقر رأيه على أن تشق القناة
من البحر الى نهر النيل ••

وكذلك فعل الرحالة سافارى وغيره من صغار الاوروبيين •
وفى الاعوام الاولى للثورة الفرنسية فكرت فرنسا فى غزو مصر
•• وكانت هذه هى المقلمة التى انتهت بالحملة الفرنسية على
مصر فى سنة ١٧٩٨ ، وهى حملة انجلت عن شيء واحد محقق :
اغراء أوروبا بمصر وأطماعها فى أرضها ••

عادت الحملة النابليونية الى فرنسا سنة ١٨٠١ ، ولكن عيون
أوروبا ظلت مفتحة نحو مصر فى شره مخيف •

ومن بين الاوراق الكثيرة التى حملها الفرنسيون الى بلادهم
ليكتبوا منها كتاب « وصف مصر » المعروف ، كانت هناك اوراق
ودراسات تتصل بالتفكير فى حفر قناة بين البحر الابيض
والبحر الاحمر •

وعندما نشرت هذه الاوراق فى ذلك الكتاب استوقفت انتباه
جماعة من أحرار الفكر - بالنسبة لذلك العهد - من الفرنسيين
أنشأها رجل يسمى هنرى دى سان سيمون فسميت
بالسان سيمونية ، هدفها القيام بمشروع قناة بين البحرين ••
وأرسلت الجماعة نفرا من رجالها لخدمة محمد على يقودهم
رجل يسمى الاب انفانتان ، تقدم لوالى مصر بمشروع عن حفر
هذه القناة • ولكن محمد على كان يريد مصر لنفسه لا لأوروبا •
فترك السير فى ذلك المشروع ، حتى يبعد الغول الاوروبى عن
ولايته قدر الامكان ••

وفى الاسكندرية التقى الاب اتفانتان بفردينان دى ليسبس ، وكان قنصلا لفرنسا فيها ، وتحدث اليه فى المشروع . وكان دى ليسبس لصا كبيرا لا يتورع عن شيء ، فترك القس المسعور يجرى فى طول أوروبا وغربها يحث الناس على القضاء على مصر وتركيا وبلاد الشرق كله ، ويدخل السجن ويخرج منه . . . وعكف على دراسة مشروع القناة التى ستصب ذهب الشرق فى حجر أوروبا . .

ولنقف هنا وقفة قصيرة عند فردينان دى ليسبس هذا الذى لم تنكب مصر بالعلم منه خلال القرن الماضى كله . .

ولد فى سنة ١٨٠٥ وتوفى سنة ١٨٩٤ ، أى أنه عاش معظم القرن التاسع عشر ، وهو عصر فريد فى تاريخ أوروبا والانسانية اجمع . .

كانت أوروبا لد قضت القرنين السابع عشر والثامن عشر فى حروب هائلة بين بلادها بعضها وبعض ، وثورات دينية واجتماعية فكرية انتهت بها فى نهاية ذلك القرن الى حالة من التقلقل الفكرى والاجتماعى جعل سياستها ومفكرها فى حالة من القلق والخوف دعتهم الى اطالة الفكر فى مستقبل هذه القارة الحبرى . .

وكانت حروب القرنين الماضيين قد نشرت الفقر فى ربوع القارة وبعثت فى القلوب يأسا شاملا ، فتزايدت الهجرة منها الى العالم الجديد ، واتجهت أبصار أهلها الى بلاد أخرى تجد فيها ما هى بحاجة اليه من القوت ، ولم تكن هذه البلاد غير الشرق . . وكانت أوروبا تعتقد ان عالم الشرق عالم حافل بالاعاجيب والثروات والذهب ، وكلما عاد سائح من الشرق تحدث الى الناس فى أوروبا بما رآه ، وأضاف اليه من خياله ما ارتآه . . وكانت أوروبا قد اتقنت فن الحرب لطول ما خاضت من معارك ، وتعلمت صناعة الاسلحة النارية واستعمال البارود تقفعا لم يكن يخطر لاحد من أهل العالم اذ ذاك على بال . وهذا السلاح هو الذى بعث أوروبا على تحقيق المطامع ، لانها كانت تعلم ان غيرها لا

يملكه ، ولو علمت لعمدت مكانها ، كما كفت الولايات المتحدة
عن التفكير في الحرب مع روسيا عندما عرفت أن لديها القنبلة
الذرية .

وكذلك كانت الحروب وما صاحبها من مجاعات قد بعثت في
أذهان الأوروبيين نشاطا قفز بهم الى الامام مراحل ومراحل :
اتقنوا دراسة المعادن وجددوا صنع السلاح وأحكموا صنع السفن
وتمكنوا من ركوب البحار ، ومنحهم ذلك كله شعورا عميقا من
الثقة في النفس والتطلع الى السيادة : فشلوا في أن يسود بعضهم
بعضا فاتجهوا الى سيادة الآخرين . . . وغمرت أوروبا كلها موجة
من التشرد الفكري والروحي جعل شباب ذلك العصر نهبا
للمطامع والآمال العريضة في الثروة أو السلطان أو هما معا .
ونجم في القارة نابليون بونابرت ف ضرب للشباب الأوروبي اسوأ
مثل في الوصولية والخبت والجشع والصبر والمتابعة ، فأصبح
الناهبون منهم اشبه بالافاقين والمغامرين ، وقد صور لنا
« ستندال » ذلك أجمل تصوير في قصته البديعة « الاسود
والاحمر » . . .

وفي مقدمة اولئك المغامرين نجد اولئك الملاحين الانجليز
والهولنديين والبرتغاليين والاسبان ، الذين قطعوا القرن كله
قراصنة يعملون لحساب انفسهم او لحساب بلادهم ، اولئك
الذين اعتدوا على الهند وجزائر الهند الشرقية والهند الصينية
والصين واليابان ولم يدخلوا بلدا الا هاجموا ونهبوا امواله
وسيطروا عليه كما يسيطر اللص الكاسر بالسلاح وحده على
العزل الامنين . . .

ويخطيء من يظن ان أوروبا قد غلبت على غيرها بالعلم ، لان
الحقيقة انها تمكنت عليها بالسلاح ، وماذا يفعل الف رجل
بالسيوف امام عشرة في ايديهم البنادق تردى العشرات في دقائق؟
ومن اولئك المغامرين علماء ذلك الزمان الذين انصرفوا الى
البحث والكشف في التماس الثروة لانفسهم وللآخرين ، ومنهم

السياسيون الذين كان بعض الناس يعجبون بشطارتهم في الماضي ، وما هم الا لصوص يعتمدون اول الامر واخره على السلاح والاحتيال ، ويقضون حياتهم في تدبير المآسى للآخرين دون ان يكون للانسانية اى مكان في قلوبهم ، كرجال الثورة الفرنسية وتعالب الانجليز .

ومنهم كذلك المبشرون الذين مضوا يجوسون خلال العالم حاملين شارة الصليب لا ليبشروا بل ليفسدوا الناس وليدلوأ ذوبهم على مواضع الضعف عند الآخرين ..

في ذلك العصر الذى اظلمت القلوب فيه بقدر ما انارت العقول ظهر فردينان دى ليسبس في بيت كله من المغامرين ..

كان ابيوه ماتيو دى ليسبس وعمه بارتيلمى من رجال الدبلوماسية الفرنسية ، ولكن مطامعهما كانت مادية صرفة لا ترمى الا الى الكسب فلم ينظرا الى السفارات وانما قنعسا بالقتنصليات ، لما في اعمالها اذ ذاك من اتصال بالتجار ومكاسب ومغانم ..

وكانت الاسرة كلها ترجع الى اجداد قراصنة ، فورث عنهم ماتيو ذلك الميل فخدم نابليون في مصر ، وبقي فيها ايام محمد على ثم انتقل الى المغرب وكان من الجواسيس الذين عجلوا بسقوط الجزائر في يد الفرنسيين .

عينته فرنسا قنصلا لها في مصر في اوائل ايام محمد على ، فلعب دورا غاية في الخسة يدل على انه جدير باجداده القراصنة ، وخلق بعصره المضطرب الذى تهاوت فيه كل قواعد الخلق ، كانت تعليمات الحكومة الفرنسية تطلب اليه ان يبذل قصارى جهده في القضاء على محمد على ، فكان يؤكد له انه متسغان في خدمته في حين كان يتقرب من الوالى ليفوز بامواله .. وقد اثبتنا ذلك بالوثائق الرسمية في كتابنا «الشرق الاسلامى في العصر الحديث» .

على هذه القواعد الاخلاقية نشأ ابنه فردينان فوعى عن ابيه
اساليب المكر والخيت ، ومضى في حياته قرصانا على اعراق الاسرة
العجيبة التي ارادت المقادير ان يبتلى الشرق الاسلامى بثلاثة
من افرادها هم ماثيو وجول (عم فردينان) وفردينان الذى ابتليت
به مصر وشقيت بافاعيله طوال القرن الماضى .

لم يتعلم فردينان دى ليسبس تعليما سليما منتظما ، وانما
كان كل همه ان يصيب اطرافا من التعليم تعينه على الظهور
بمظهر المتعلم اللبق العارف باساليب الحياة وافاتين خداع الناس
درس في المدرسة بضع سنوات ثم استعان بنفر من ذويه ممن
كانوا يعملون في السلك السياسى الفرنسى ، وحصل على وظيفة
صغيرة ، واخذه ابوه معه في كل مكان . ومن العجيب ان هذين الاثنين
تخصصا في العمل في البلاد العربية ، كانما ذاعت لهما شهرة
بادراك مسائل الشرق ونفسية العرب ، فقد عملا في مصر والجزائر
وتونس وكانت لهما يد في كل ما اصاب هذه البلاد من مصائب .

في سنة ١٨٣٢ نجد فردينان دى ليسبس نائبا لقنصل فرنسا
في الاسكندرية ، كانت مصر اذ ذاك في فورة كبرى .. الدولة
الناشئة يشند ساعدها وتنظم .. حدودها قد اوغلت في السودان
وانشأ رجالها مدينة الخرطوم ، وترامت تلك الحدود شرقا في
جزيرة العرب .. وجيوش مصر تكتسح جيوش الدولة العثمانية
في سوريا ، والوالي مكب على عمله ليل نهار ، ينظم ويرتب
ليهيى لبنية ملكا ثابت الاركان من بعده ، واوروبا في دهشة من
امر هذا البلد الذى صحا فجأة بعد ان كان الرجاء فيه قد تلاشى :
انجلترا حانقة منكورة لانها تؤمن بان اى دولة قوية تقوم على
الطريق من انجلترا الى الهند خطر على كيانها ، ولهذا فقد حطمت
فرنسا وهولندا واسبانيا والدولة العثمانية ولم يبق امامها الا
مصير .

وكان رجال السياسة فيها كلما اقض مضاجعهم نشاط مصر
قلبوا صفحات وثيقة فيلسوف الشؤم لاينتس فتجده يتحدث

عن البربر والهمج «والمسلمين الذين يغدرون بنا» ، فتلجأ الى هذه النقطة الأخيرة وتستميل من تستطيع استملائه من دول اوربا ، بالضرب على عصب الدين حيناً وعصب المصالح حيناً ، وكان يحكمها رجل عنيد متكبر يؤمن بان الانجليز خير امة اخرجت للناس ، ولا يبالي بغير الانجليز لان انسانيته كانت تقف به عند حدود القنال الانجليزى ... هذا الرجل هو اللورد بالمستون .

وكان ينظر الى مصر والشرقيين عامة في كراهية بالغة وامتهان لا يوصف ، وكان يخشى ان تقوم لفرنسا قائمة مرة اخرى فكان يجتهد في اضعافها والقضاء عليها باى سبيل ، وكان يحسب ان فرنسا تؤيد محمد على فزاد بغضه له ولمصر ايضا ، وعول في نفسه على ان يلحق بهذا البلد الذى لم يؤذه يوما ما كل ضرر يمكن ان يلحقه به دون ان يخشى شيئا ، لان مصر اذ ذاك بلد صغير لا يزيد سكانه على الملايين الثلاثة وجناحاه بعد ضعيفان لم ينبت فيهما ريش كثير ..

وكانت مصر في حاجة الى كل معاونة تقدم اليها ، ففتحت ابوابها لكل ذى خبرة من اهل اوربا ليقبل ويعمل ، ولكل ذى نصيحة ليدلى بما يريد ، فحفلت دهاليز قصر الوالى بالاوربيين من كل جنس ، فيهم الطيب وفيهم الخبيث وفيهم الخادم وفيهم الجاسوس ..

وكان دى ليسبس واحدا من اولئك الجواسيس رغم وظيفته الرسمية ، كان يتقرب الى محمد على ويتظاهر له بالنصيحة والاخلاص ، وكان ككل افاق لبقا في الحديث عارفا باساليب استلفات النظر في المجتمع ، يرتدى ملابسه في عناية وذوق ويفازل النساء في جراءة وقلة حياء ويتخذ الخيليات ويؤوهم في بيوت ينفق عليها عن سعة ، ويستمعين بهن في ادراك ما ربه ، ويركب الخيل في مهارة ظاهرة ، لان الفروسية كانت شارة العصر وطريق الناس اذ ذاك للدخول في المجمع العالى الكبير ..

وكان محمد على يفهمه حق الفهم ، فلم يسرف في تقديمه ولكنه استمع الى كلامه دون ان ينفذ شيئا منه واستخدمه في بعض الاحيان .. فعندما زعمت انجلترا ان المصريين يسيئون معاملة المسيحيين في الشام ، ارسل دى ليسبس ليرى بعينه وليحدث غيره بما رأى ، فذهب واقبل يقرر ان الادارة المصرية في الشام من احسن الادارات واكثرها عدلا .. ولكنه في نفس الوقت كان يكتب الى دولته تقارير تناقض ذلك ، فقد انتقد تصرفات محمد على في حفر ترعة الحمودية ، وذكر انه كان يسخر ستين الف عامل فيها ، وان الالف منهم ماتوا . ومع انه انتقد ذلك وانكره الا انه سيلجأ اليه وسيأتى باشنع منه في حفر قناة السويس ..

وفي اوراق القنصلية الفرنسية عثر على اوراق كان المسيو ميمو قنصل فرنسا قبله قد كتب فيها كلاما شرح به مشروع القناة كما تصوره الاب بروسبير وانفانتان داعية السان سيمونيين . وكانت هذه الشروح غاية في الدقة والوضوح ، فاستولى عليها ذلك الثعلب الماكر ودرسها في عناية فائقة وعزم في نفسه ان يعمل على تنفيذها مستخدما اساليب محمد على في تسخير الناس والقسوة عليهم .

ثم نقل من مصر الى روتردام ومنها الى مالطة ثم الى اسبانيا ثم عاد الى مصر قنصلا سنة ١٨٤٠ ، وقد عول على اقتناع محمد على بمشروع القناة وتقديم اليه بمذكرة في الموضوع ، فاحالها هذا الى قنصل النمسا فلم يكذب يطلع عليها حتى عجل بارسالها الى مترنيخ ، فرأى من خلاله سبيلا لتمكين سلطان النمسا من الشرق ، وبعث الى قنصله يأمره بانتزاع الاذن في حفر القناة من الوالى ، ولكن محمد على كان اذ ذاك في معركته الحاسمة مع اوربوا فرفض المشروع ، ونام حتى جاءت ايام سعيد ..

كان محمد سعيد رابع وال لمصر من بيت محمد على ، مثالا للغالبية من امراء هذا البيت ، ضعيف العقل قليل الصبر معتل

الجسد ، مصابا بترهل شديد نتيجة لاسرافه فى الطعام وميله الى الخمول ، وكانت لا تعمر نفسه اى عاطفة حب لهذا البلد واهله . . كان بالنسبة له مورد رزق كثير وسلطان واسع ، وربما بدرت منه بدرات من المطف والميل الى الاخذ بايدى الضعفاء ، ولكنه لم يفعل ذلك عن وطنية او شعور انسانى حقيقى ، وانما هى الرغبة فى الظهور بمظهر الرحيم المنصف او الالم العابر العابر لرؤية الظلم الفادح . . وهذه كانت انسانيته ، ومصداق ذلك انه - على الرغم مما يقال من انه كان نصير الفلاح وما الى ذلك مما اصفاه عليه مؤرخو العهد الماضى - لم ينفع هذا الشعب فى شيء ، بل ابتلاه بالامرين اللذين قصما ظهره طوال القرن الماضى : الدين وقناة السويس . . كان اول من استدان وارتهن موارد الدولة ليؤدى الارباح الفادحة ، وكان هو الذى منسح فردينان دى ليسبس الاذن فى حفر قناة السويس .

وكان سعيد ضعيف العقل لا يفهم الا ما هو بسيط واضح ، ولم يكن مصر بحاجة الى هذا الكسول القبي فى ذلك العصر الخطر ، انما كانت بحاجة الى رجل ذكى نشيط حتى يدفع عنها الذئاب، لما سعيد فكان يسرف فى الطعام حتى ينام وهو على المائدة ، وكان بدنه يسمن ويزداد ترهلا يوما بعد يوم ، وكان يطرب طرب الصبيان لرؤية فارس يأتى بالوان البهلوانية على حصانه ، وكان ينسى ما استقر عليه رايه اذا ما مضى وقت فيقرر اليوم غير الذى كان قد قرره بالامس . .

وكان محمد على يحرص على ان ينشأ ابناؤه نشأة حديثة ، وكان سعيد هذا احب ابناؤه اليه وكان يريد ان يجعل منه ضابطا فى البحرية ، فارغمه على ركوب القوارب والتجديف فى النيل ساعات كل يوم ، فكان يذهب الى بيت دلسبس - وكان على النيل ايضا - فيترك القارب ويدخل ويطعم وينام ، حتى ينتهى الوقت الذى قدره ابوه فيعود الى بيته فيتظاهر بالتعب من طول

التجديف .. وكان فرديناند اذ ذاك صغيرا ، فارتبط بالشباب
البلدين برباط المودة ومنحه ثقة كانت وبالأعلىنا فيما بعد .

وكان محمد على يسر لهذه الصحبة التي انعقدت بين ابنه وابن
قنصل فرنسا في القاهرة ، حاسبا ان ذلك يعينه على فهم الدنيا
والناس ، وكان قنصل فرنسا في الاسكندرية المسيو ميمو عانا
اديبا ، وكان يحرص على اوراق مشروع القناة الذي وضعه
السان سيمونيون ، وتحدث في امرها الى ابن زميله في القاهرة ،
فحفظها هذا في نفسه وربما تحدث فيها الى سعيد .

وعندما تولى سعيد امر مصر كان فرديناند في اوروبا ، فكانت
اول رسائل التهئة التي بعثها الى صديقه القديم حديثا عسن
مشروع القناة ، وكتب الى صديق له في مصر ورجاه ان يحفظ
فكرة المشروع سرا في صدره حتى يأتي الى القاهرة .

وما اسرع ما عاد فرديناند دى ليسبس الى مصر نائبا للقنصل
في الاسكندرية ، فاستقبله سعيد احفل استقبال ، واوسعه من
الكرامة ما كان جديرا بان يرتفع بنفسه عن الشر الذي كان ينويه
نحو مصر واهلها ، ولكن هيهات .. كان قد عول على ادراك ما
يريد ولو كان ذلك على رغم صديقه سعيد .

بدا فرديناند يستحوذ على قلب صاحبه الامر الضعيف ، ولم
يلجأ في ذلك الى الاخلاص في الخدمة او النصح الرشيد بل الى
البهلوانية التي تعجب محمد سعيد المسكين .. وفي الخامس عشر
من نوفمبر ١٨٥٤ خرج معه في نزهة صحراوية من القاهرة
الى الاسكندرية على ظهور الخيل ، وكان سعيد
قد استصحب معه كتيبة من جيشه بكامل السلاح وكان
يفرح بجيشه الصغير على أنه أداة من أدوات لهوه فكان يكسو
ضباطه أحسن الثياب ويأتيهم بكرم الخيل ، ليكونوا من حوله
هالة ترضى غروره الصبياني البسيط وفي مساء ذلك اليوم .
وقد أحس فردينان دى ليسبس لحظة رضى من صاحبه بعد أن

أبدى مهارة في ركوب الخيل . . تحدث اليه في أمر مشروع القناة
والج عليه في أن يكرمه بالأذن له في القيام بذلك المشروع ومضى
يصور له ضخامة الثروة التي ستزول به اذا نفذ المشروع .
وكيف أن مصر ستجنى كل عام من الأرباح ما يفوق كل تصور .
وكيف انها ستكون في يده أداة للسلطان السياسي خارج مصر .
وكيف ستتهبط الخيرات على أهل مصر من غير حساب . وأكد له
أنه صديقه وخادمه الأمين . وأنه لن ينظر في التنفيذ الا الى خير
سعيد . وفي نهاية الحديث كان قلب الشاب قد فاض بالمسرة .
فذكر لدى ليسبس أنه قد اقتنع بالمشروع ، ووعده بالعون
واستفتى سعيد بعد ذلك نفرا من رجال حاشيته فقالوا ان صديقا
كهذا يحسن ركوب الخيل بهذه المهارة ، لا ينبغي أن يحرم من
شيء . . وهكذا ضاعت مصالحنا بين طفولة سعيد وثقافة عقول
حاشيته ، وغالبيتها من غير المصريين . .

وهناك من يزعم أن سعيدا منح امتياز القناة لهذا الفرنسي لكي
ينال تأييد أوروبا اياه فيما كان يرجوه من حصر وراثته العرش
في أبنائه . ذلك أن فرمان سنة ١٨٤١ كان يجعل الوراثة في
أكبر أفراد بيت محمد علي ، وكانت الاسرة مفككة متناثرة ،
كل فرد منها يسعى في أن ينجو من شر الآخرين أو يحرمهم من
فرصة الملك . وكان ذلك من أسباب ضعفها . ومن أسباب الاذى
الشديد الذي لحق بنا على أيدي أفرادها فقد كان كل منهم يطمع
في العرش ، ويجتهد في أن تؤيده تركيا أو الدول في الوصول الى
ما يريد فكانوا في الواقع عبيد هذا الامل . وكانوا أطوع
لرجال حاشية السلطان وللدول الأوروبية منهم لضماثرهم . بل
ان اسماعيل مثلا أنفق في الرشا لرجال حاشية السلطان
وقناصل الدول أكثر مما أنفق على مرافق مصر كلها في بعض
الاقوات . . وكانت حاشية السلطان تستغل هذا الوضع ، وكان
قناصل الدول يفيدون منه وما من خاسر في هذه الصفقات الا

الشعب المصرى المسكين ثم هذه الاسرة نفسها فقد ظلت طسوال
تاريخها أشبه بوكالة أجنبية فى هذه البلاد . مما انتهى بزوال
سلطانها عندما زال سلطان الوكالات الاجنبية من بلادنا جملة . .

ولم يكد يذيع فى أقطار الارض أن سعيدا وافق دى ليسبس
على مشروعه حتى انقلبت الدنيا على رأسه وبدلا من أن ترضى عنه
أوروبا أبغضته وقصصت لمحاربته لأنها رأت فى تنفيذ ذلك المشروع
على يد فرنسى بسطا للنفوذ الفرنسى فى وادى النيل . وتزعمت
هذه الحرب انجلترا . أملا فى أن تبعد فرنسا وسلطانها عن هذه
البلاد . . .

وفى الثلاثين من نوفمبر أصدر سعيد أول الفرمانات المشثومة
التي افتتحت بشق القناة . وهو فرمان سقيم لا يضمن ولا يقرر
حقا لمصر وإنما يعطى هذا الثعلب الخسيس الحق فى وضع سكنين
فى قلب هذا البلد الامين . .

واليك نص الفرمان :

« حيث أن صديقنا مسيو فردينان دى ليسبس قد لفت نظرنا
الى الفوائد التي قد تمود على مصر من توصيل البحر الابيض
المتوسط بالبحر الاحمر بواسطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى ،
وأخبرنا عن امكان تكوين شركة لهذا الغرض من أصحاب روس
الاموال من جميع الدول ، فقد قبلت الفكرة التي عرضها علينا ،
وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصا لانشاء وادارة شركة عالمية ،
لحفر برزخ السويس ، واستغلال قناة بين البحرين ، وله أن
يياشر أو يستند الى غيره جميع الاشغال والمباني اللازمة لذلك ،
على أن تدفع الشركة الى الاهالى - وقبل البدء فى الاعمال - جميع
التعويضات فى حالة نزع ملكية املاكهم للمصلحة العامة ، وذلك
كله فى الحدود وطبقا للشروط والالتزامات المبينة فى البنود
التالية . . . »



سعيد الصديق الحميم للنسب

من نظرة الى ذلك الفرمان يتبين أن سعيدا لم يتنبه الى ناحية من نواحي الخطورة والخطأ فيه والا فما هي الشركة العالمية ؟ أى شركة ينشئها العالم كله ؟ وكيف تكون جنسياتها اذن ؟ ومن هو دى ليسبس حتى يفوض بالقيام بذلك الامر كله ؟ لو أنه كان مهندسا لفهمنا ولكنه لم يدرس الهندسة فى حياته ولا هو أخذ درسا فيها ولو أنه كان رجل أعمال لكان الامر مقبولا بعض الشيء ولكنه لم يكن هذا أيضا وما كان الا موظفا فى السلك القنصلى الفرنسى ، لا يؤيده فيما طلب مؤهل واحد . ولكن هكذا كان وحصل هذا الاتفاق على التفويض وطار به الى فرنسا ليتلاعب بكل سطر فيه زاعما انه من وضع حكومة مصر وما هو الا املاء من دى ليسبس نفسه . وصفته الوحيدة فى الفرمان أنه « صديقنا » أى صديق ذلك الغبى البليد سعيد

وقد أرفقت بذلك الفرمان شروط كلها غبن على مصر ولو أن مصريا مخلصا اطلع عليها لمزقها . لان البند الثالث منها يجعل أجل الامتياز تسعة وتسعين سنة . واكاد أجزم أن سعيدا أو أحد أفراد حاشيته لم يفهم لماذا نص الفرمان على تسع وتسعين سنة ولم لم يجعلها مائة ؟

ونصت الفقرة الرابعة على أن تستولى الشركة على الاراضى اللازمة للقناة من أملاك الدولة دون مقابل ، كان هذه الاراضى ملك لسعيد وليست ملك هذا الشعب المصرى كله . وفى مقابل ذلك . . أعطيت الحكومة المصرية حصة قدرها خمسة عشر فى المائة فحسب من الارباح . . . ثم ان المادة السادسة تنص على أن رسوم المرور لابد أن يتفق عليها مع الوالى ، مع أن شركة كهذه لا ينبغي أن تتدخل فى موضوع خطير كموضوع رسوم تجبى على مرفق يمر بأراضى مصر . . وهو يعتبر فى هذه الحالة مرفقا مصريا خالصا .

أما البند السابع فأغرب بند يمكن أن يوجد فى عقد بين دولة وشركة . . عقد يبيع لها زراعة ما تستولى عليه من أراضى

الدولة واستغلاله لصالحها ، كأنها لم تحصل عليه لشتون القناة
يل للاستغلال وأدهى من ذلك أنه أعفى هذه الاراضى من الضرائب
عشر سنوات وترك تحديد هذه الاراضى للمهندس فرنسى كان يعمل
فى خدمة مصر اذ ذاك وهو لينان دى بلفوند ٠٠ وقد أسرف فى
تقديرها فلما قام الخلاف بين مصر والشركة بعد ذلك اشترت
مصر هذه الارضى الزائلة عن حاجة الشركة بالذهب ٠ وأباح لها
الفرمان كذلك شق ترعة من النيل الى القناة وبيع مائها للمصريين
على الطريق كان الماء ماء الشركة لا ماء النيل ٠ ولعل الذى وضع
هذا النص قدر أن الشركة ستنتفخ على إنشاء هذه التربة من
مالها ٠ وستأتى بالآلات اللازمة لحفرها ٠ ولكن الحقيقة أن
الشركة سخرت العمال المصريين فى حفرها ٠ بأيدينا حفرناها
وماء النيل يجرى فيها ٠٠ ثم نشتره !
لم يسمع بمثل ذلك الظلم أبدا ٠٠

والبند الحادى عشر منتصف لمصر بعض الشيء ولكنه لم يطبق
أبدا فقد نص على ضرورة موافقة مصر على ما يسن للشركة من
لوائح وأسماء المؤسسين ومن يديرون الشركة ٠ ولا نذكر مرة
واحدة أن رأى مصر أخذ فى ذلك والمرة الوحيدة التى استعملت
مصر فيها حقها ذاك كانت عند اعلان تأميم القناة فى ٢٦ يوليو
سنة ١٩٥٦ ، وهو الاعلان الذى قامت له أوروبا وقعدت واعتبرته
خرقا للعرف والمواثيق ٠٠٠

وكان لابد لاستكمال شرعية هذا الفرمان أن توافق الدولة
العثمانية عليه ٠ ولكن السلطان لم يوافق مما يجعله كله جبرا على
ورق كمرسوم جمهورى لم يوقعه رئيس الجمهورية ٠٠
ولكن دى ليسبس كان آخر من يهتم بهذه الامور القانونية لقد
كان يعرف أنه مؤيد بقوى الشر كلها ٠٠ فرنسا وسـمسـاسة
السياسة الاوروبية ٠

ومما يؤيد ذلك أن سعيدا حصل بعد ذلك بشهر على وسام
الليجون دونير وقد استخفه الطرب لذلك فكتب الى نابليون

الثالث خطابا كله ذلة وخضوع بقوله : « .. وحقيقة تفصل فرنسا عن مصر مسافة طويلة . ولكن أى بلد فى العالم - مهما بعد - لا يستظل اليوم بشعاع منكم يبعث اليه نور الحضارة ؟ » ودون أن تأتى موافقة تركيا خرج دى ليسبس مع جماعة من رجاله ومهندسين فى خيمة الحكومة الفرنسية هما ليسان وموجيل الى برزخ السويس لدراسة الموقع والشروع فى العمل .. وأسرع دى ليسبس فى العمل مقتحما كل عقبة .. عين نفسه رئيسا لشركة لم تتكون بعد . وأقام صديقه قنصل هولندا فى مصر وكيلها .

ولكى يسترضى الرأى العام الاوروبى عين فى ادارة الشركة رجالا من كل جنس ، ما بين انجليز وايطاليين وألمان وأسبان .. ولم يضع فى الشركة مصريا واحدا . ولو من حاشية الوالى .. لانه كان لا يقيم لمصر أو لواليتها وزنا .

وفى يناير من نفس السنة ، ودون أن تصل موافقة تركيا ، تكونت ادارة الشركة فى باريس . لا فى القاهرة وتدبت نفرا من مهندسيها للسفر الى مصر لبدء العمل ..

ولكن الذى ثار على ذلك الفرمان . وأنكره وهاجمه لم يكن والى مصر ، وانما الانجليز أنكروه لانه يزيد من سلطان فرنسا . وأنكروه لانهم لا نصيب لهم فيه . وأنكروه لانه قد يزيد من قوة مصر فى يوم من الايام ..

وأخذ الانجليز يعملون بكل ما وسعهم الدماء والمكر .. واتجهوا الى الاسراع فى اتمام تنفيذ مشروع سكة الحديد من الاسكندرية الى السويس .. كان قد نفذ منه الجزء الاول من القاهرة الى الاسكندرية وقد سبقت به مصر فرنسا نفسها فى شئون السكك الحديدية وبقي اكمال الجزء الباقي وكانت انجلترا تقدر أن هذا الخط لو تم لما بقى هناك داع لانشاء قناة السويس . وقد اجتهد دى ليسبس فى كسب الانجليز الى جانبه دون جدوى ، وزار انجلترا مرارا وتكرارا ، واجتمع بكبار أهل الدولة

والرأى ونشر في الصحف • ولكن انجلترا لا تهزل في مصالحها .
فتركت ذلك الاتفاق يصرخ كيف شاء ، ومضت في سبيلها لمرقلة
مشروع القناة • وكانت قصتها الخسيسة في الهند تزيد في
مخاوفها • فقد استعمرت هي الهند بواسطة شركة تجارية ،
فخشيت أن يجرى الامر على ذلك المنوال فيما يتصل بمشروع
القناة ، ومصير مصر • بل بلغت جرأة هذا المحتال أن ذهب
الى القسطنطينية لكي يتعجل موافقتها • ولو ترك الامر لرجال
الدولة اذ ذاك • لما كانت هناك صعوبة جديدة في الحصول على
المراد • لقاء الرشاوى التى كانت كل شيء فى دولة آل عثمان
اذ ذاك • ولكن سفير انجلترا هناك كان رجلا انجليزيا عاتيا
متصلفا مبهضا للفرنسيين ، فحال بين دي ليسبس وما يريد •
واراد المحتال الفرنسى أن يضغط على السلطان • فقال ان نابليون
الثالث سيزوره زيارة رسمية للحصول على الموافقة • وكان هذا
لغوا من لغوه • وحيلة من حيله كشفها السير سترافورد دي
ردكليف سفير انجلترا •

وأصبحت مسألة القناة نزاعا بين فرنسا وانجلترا • لا بين
فرنسا ومصر صاحبة الحق الشرعى فى كل شيء • كتبت وزارة
الخارجية الفرنسية خطابا الى وزير خارجية انجلترا فى ٢١
يونيو ١٨٥٥ تقول فيه • • ان فرنسا بريئة من أى تفكير
رجعى • وهى مخلصه كل الاخلاص للمصادقة الفرنسية
الانجليزية • •

وكان لورد بالمرستون رئيس وزراء انجلترا من المجانين
بعظمه بريطانيا ومن الخائفين على مستقبلها وكان يرى أن هذا
المستقبل لا يقوم الا على تحطيم كل قوة تقوم على الطريق بين
انجلترا وآسيا • ولذا حارب محمد على أولا ، وحارب فرنسا ممثلة
فى مشروع القناة ثانيا •

وقد كتب دي ليسبس فى يوليو ١٨٥٧ الى بالمرستون رسالة
تعتبر وثيقة استعمارية خطيرة • حاول أن يقنع بريطانيا فيها

أن القناة ستزيد من قبضتها على آسيا والهند .. وقد وردت في تلك الرسالة عبارة غريبة لو استغلتها مصر في ذلك الحين لنجت من اخطار كثيرة . قال دى ليسبس ان القناة ستجعل لمصر مركز الدولة المحايدة ، وستضمن سلامتها من كل اعتداء .. ولكنه لم يقلها ليضمن بها لمصر شيئا ، بل ليسكن نائرة انجلترا .. فلما سكتت هذه النائرة تلاشى كل شيء .

ويش دى ليسبس من ناحية انجلترا ، فاتجه الى غيرها .. سعى لكسب تأييد النمسا . وكانت اذ ذاك امبراطورية متداعية يحترمها الناس لجاء الماضي لا لحقائق الحاضر ، وكانت مستعدة لتأييد أى انسان يعترف بانها دولة ، وأن لها كيانا ، وأنها حقيقة خليفة الامبراطورية الرومانية المقدسة .

اتصل دى ليسبس بمترينيخ ، واستقل كراهيته لانجلترا .. فقال هذا الضبع الذى أقضى مضاجع الاحرار فى أوروبا ثلاثين عاما أن موقف انجلترا يسقط من هيبة فرنسا فى الشرق . ولكنه نصح الافاق الفرنسى بالآلا يجعل المشروع مسألة دولية . وأن يتركه فى حدوده الطبيعية . مشروعا داخليا فى مصر تسوى مشاكله بينها وبين تركيا .

وسافر دى ليسبس مرة أخرى الى انجلترا . وقابل الملكة فيكتوريا . واحتفى به بعض الناس . ولكن انجلترا لم تغير من موقفها شيئا . وحرصت قنصلها فى القاهرة المستر بروس على أن يخيف سعيدا من مغبة انشاء القناة . ويهدده بانتقام تركيا وانجلترا اذا هو أذن بالتنفيذ . وأشار الى اسراف هذا الوالى اللاعب فى حفلاته ومظاهره . ومضى يشهر به فى كل مكان . ووقف التعيس سعيد بين هذه التيارات كلها لا يدري كيف يتقيها . وما كان أكثر من صبي أقحم نفسه فى مازق لا يستطيع الفكاك منه . فسكن حيث هو . ومضى يتلفت يمنا ويسرة تلفت المستفيث .

كان يبحث عن القوث والمفث أمامه ، شمب مصر .. لو كان هذا الرجل يشعر أنه حاكم مصر فعلا أو أنه مصرى لما كان

هناك مجال للحيرة • فالبلد في يده • وهذا الافاق لا يستطيع
شيئا الا باذنه وانجلترا الى جانبه يستطيع أن يكسبها • ورجال
الدولة العثمانية يشترون بالمال • ولكنه لم يكن غير رجل ضعيف
قاصر الادراك بسيط التفكير لا يفكر الا فيما يفكر فيه ضعفاء
المقول مثله •• قصور ومآذب وولائم ونساء واستعراضات
وبهلوانيات •• وبين هذه كلها ضاعت مصر ، كنانة الله في
أرضه ، وأهم نقطة استراتيجية في الدنيا ••

بل ذهب دى ليسبس الى انبأبا بيوس التاسع فى أبريل
١٨٥٧ وتحدث اليه فيما يعود على الكنيسة من الخير من وراء
القناة • فمنحه البابا البركة وقال •• «ان بعثاتنا التبشيرية التي
يحفظها الاخلاص والاقدام ستجد ما تقوم به من غزوات دينية
ميسرا بفضل طريق المواصلات الجديد •• وسيتم التفاهم عن
طريقها بين أجزاء الامبراطورية المسيحية على صورة أحسن •• »
وهذا القول من البابا يذكرنا بوثيقة لاينتس ، ويضع أيدينا
على نصيب من أعصاب النشاط الغربى فى الشرق •• الدين
والتبشير بالمسيحية • يتخذونهما سلما لكل مطلب فى بلادنا •
وتجدهما مستورين فى كل حركة من حركاتهم فى بلادنا ولو كان
القائم بذلك الجهد افاق محتال من نوع هذا الرجل فرديناند دى
ليسبس •

وفى هذه الاثناء اشتمت ثورة الهند على بريطانيا •• ونشط
التوسع الروسى فى آسيا • وبدأ المفكرون الانجليز يفكرون فى
طريق أقصر للوصول الى آسيا وبدأت فكرة الاستيلاء على مصر
لتأخذها طريقا لآسيا - تتضح فى أذهان الانجليز • ومع نشوء
هذا التفكير نشأ قبول لفكرة القناة • وما كان نفور الانجليز الا
من أن فرنسا هى التى ستقوم بمشروع القناة مستترة وراء دى
ليسبس •

وكان دى ليسبس يشعر ان انفرمان الاول الذى حصل عليه لا
يحقق كل ما يريد من المشروع اذ أن حفر القناة لذاتها لم يكن

مطلبة ، انما كان مطلبه الغنى والمال والنهب وتسليم أقصى ما يمكن من حقوق مصر الى الفرنسيين أو الى من يشتركون فى القناتة من الاوروبيين ولهذا عول على أن يكرر السعى لاستصدار اذن آخر ينسخ الاول . ويعطى فيه من الحقوق ما يمكن له من التصرف فى أموال الشركة كيف أراد حتى يستطيع أن يقدم الرشا والهدايا والالطاف ، وحتى يشيع نهمه الى المال ، وهو نهم انتهى به الى السجن آخر حياته .

ولم يكن الحصول على ذلك من رجل مثل سعيد بعسير على دى ليسبس . فسعيد رجل ضعيف العقل تغلب عليه نزوات صبيانية وبذوات جنونية يبدو أنها وراثية فى البيت كله . فلم يزل دى ليسبس ينتظر على مقربة من سعيد حتى تخرج مركز هذا الاخير واشتد عليه الطعن والنقد ، وألحت عليه انجلترا بمحاولات خلعه ، حتى بات فى حاجة الى من يحميه . وبلغ من قصور عقله أن توهم أن فرنسا ستقوم بذلك . فلما تعلقت آماله بفرنسا كان من الطبيعى أن يزيد رسولها لديه كرامة . فاقبل على دى ليسبس وأظهر له ودا خاصا ، بل اصطحبه معه فى رحلة الى السودان سنة ١٨٥٦ ويبدو أن الفرنسى أسرف فى استقلال هذه الفرصة . وزاد فى دالته على سعيد . لان هذا الاخير ملكته ذات ليلة حمية التتر وأوشك أن يقتل الفرنسى ولكنه تمالك نفسه . فلما عاد الى صوابه خاف أن يكون لذلك أثر على مركزه فاستصفى الفرنسى ، وزاده اكراما . وهنا منحت السانحة للثعلب فوثب على صاحبه وانتزع قلب مصر من بين أضلاعه . انتزع منه فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وهو أسوأ اذن يمكن ان تمنحه دولة لشركة . اعطاها الحق فى أن تقوم بالاعمال المكلفة بها أما بمعرفتها هى أو بطريق الاحتكار ، واما بواسطةمقاولين عن طريق المناقصات أو الصفقات أو بالممارسة وفى جميع هذه الحالات فيكون أربعة أخماس العمال الذين يقومون بالعمل من المصريين ، ويعطى الشركة الحق فى حفر ترعتين أخريين غير ترعة الاسماعيلية لاحدهما تذهب الى السويس والثانية الى الفرما (بورسعيد) ،

وبيع مياهها للمصريين .. وأضيف شرط يأذن للشركة في أن يكون مركز الشركة في غير مصر ولم يحتفظ الخديوى النمى لنفسه أو بلاده بحق من الحقوق الا حق تعيين مندوب للحكومة في مجلس ادارة الشركة . بل ان فيها نصوصا تدع للشركة الحق في انتزاع املاك الافراد (مع تعويضهم تعويضا عادلا) فاذا اختلف فرد مع الشركة لم تنظر المحاكم فى الامر وانما تشكل محكمة عجيبة تتكون من عضو تختاره الشركة وعضو يختاره صاحب الارض وعضو يختاره الخديوى (الحكومة) وأبيح للشركة استغلال ما تجده من مناجم فى المناطق التى أخذتها دون مقابل . بل يعفى ما يخرج منها من الرسوم وأخذت الشركة حق الاستيلاء على ما احتاجت اليه من المواد اللازمة لآعمال البناء والمحافظة على المباني من المناجم والحاجر المملوكة للدولة وذلك بدون أن تدفع أى ضريبة أو رسم أو تمويض . وأعفيت الشركة من دفع الضرائب على كل ما تستورده سواء أكان ذلك من ضروريات القناة أم لم يكن ..

ولا حاجة بنا الى الاسترسال فى بيان وجوه الظلم التى وقعت على مصر من جراء هذا « الفرمان » المخزى، فان القارىء يجده بنصوصه كاملة فى موضع آخر من مواضع هذا الكتاب ولكننا نوجزه فى عبارة قصيرة : ان مصر لم تكسب به شيئا وتمهدت بكل شيء . حتى الاحترام لم تظهر منه بكلمة واحدة . مع اننا نذكر أن أحد مندوبى بريطانيا عندما أبلغ سعد زغلول قرار النفى لم يضع توقيعه الا تحت عبارة « خادمكم المطيع » .. حتى هذا المظهر التافه من مظاهر اللياقة لا تجده فى هذه الوثيقة المهيئة . التى وقعها طواعية . ودون ضغط من أحد . رجل كان فى يوم من الايام حاكما فى هذا البلد .. وعندما بحثوا عن شخصية ترعى المشروع لم يخطر ببال رجال سعيد أن يختاروا مولاهم . وتركوا الخسيس دى ليسبس يختار الامير جيروم نابليون بن نابليون الثالث .. وقام دى ليسبس بتأليف الشركة فلم يضع

فيها مصريا واحدا . حتى مندوب الحكومة المصرية كان رجلا
أجنبيا اسمه الميسو كونراد . .

ذلك كله فعله دى ليسبس بعيدا عن مصر . بل بلون علم
الوالى . ثم بعث اليه بعد ذلك بخطاب يعلمه فيه بما تم . ولم
تنقضى شهور حتى حضر فى سنة ١٨٥٧ ومعه نفر من رجال
الشركة لبدء العمل . . .

وهنا تغيرت الامور بالنسبة لسعيد . . .
وكان لابد من موافقة تركيا على ذلك الامر . وتركيا لا تريد
أن توافق وهو لا يجرؤ على الاذن لهذه الشركة بالعمل فى أرض
مصر دون موافقة الدولة ، وهذا دى ليسبس يأتيه مؤيدا بفرنسا
كلها من خلفه .

ماذا يفعل ؟ أيفضب فرنسا أم يفضب تركيا ؟ . . . هذه
تستطيع أن تؤذيه وتستطيع أن تضره فما العمل ؟ . .

بدأ يطلب الى دى ليسبس أن يترىث فى العمل لعل الموافقة
المرجوة تأتي . وانتظر دى ليسبس أياها ثم اقتحم كل شيء دون
مبالاة . وأخذ جماعة من رجال شركته ومضى الى موضع الفرما
على البحر الأبيض ليبدأ الحفر . .

ولكن كيف يحفر والمولة المصرية لم تصدر أمرها الى
المديرين بتسخير العمال ؟ وعماد شركته كلها قائم على تسخير
المصريين . .

هنا قام هذا الاتفاق بعمل يعتبر جريمة من كل ناحية . . .
جمع طائفة من اللصوص وقطاع الطرق والادباش من جزائر
البحر الأبيض وسلحهم بالبنادق وسلطهم على أهل القرى
القرية يهدون الناس بالرصاص ، ثم يكبلونهم بالحديد
ويسوقونهم ويأتون بهم الى أماكن الحفر . .

وقد حاولت الإدارة المصرية أن توقف ذلك . ولكنها كانت
ضعيفة متخاذلة فامدة . فاستمر غزو القرى ونهبها وسوق
الناس على ذلك المتوالى . . وكان البدء فى الحفر فى ٢٥ أبريل
سنة ١٨٥٩ .

وحاول سعيد أن يحتج على ذلك • ولكن دى ليسبس رد على الاحتجاج بأقوى منه • وبعث يستغيث بالقناصل • وهنا أدرك سعيد هول الجريمة التي ارتكب فهو لم يمنح هذا الامتياز لصديق وانما لعبو في ثياب صديق ، لرجل لا يكن صدره الا كل سوء لصر وأهلها ، ظل يقبل يد والى مصر حتى حصل منه على ما أراد ثم استعان بالدول عليه ••

هذه هى أوروبا وهذا وجهها فى تاريخنا ••

ان دى ليسبس ليس مجرد رجل بل هو رمز •• ان شخصه وخلقه وتصرفاته ومطامعه ، كل ذلك يعتبر نموذجا لمعظم ما أصاب الشرق من أوروبا خلال ذلك القرن التاسع عشر الاسود - خداع وطمع وارهاب وجشع لا يقف عند حد •

وأحسن شريف باشا ناظر خارجية سعيد أن مولاه فى حرج شديد ، فأرسل خطابا شديدا الى دى ليسبس يأمره بايقافه العمل ، فخاف الرجل وتوقف العمل ، لان الحكومة بعثت الى محافظ دمياط بمنع الناس من التوجه الى البرزخ ومنع نقل الأغذية والمياه الى موظفى الشركة •• وكان على دى ليسبس أن يحاول مرة أخرى • وكانت محاولته هذه المرة أضعف من سابقتها لان السلطان فكر بالفعل فى خلع سعيد اذا هو لم يوقف أعمال الحفر فى القناة • وملك الخوف سعيدا ، وأرسل الاوامر المشددة الى رجاله فتوقف العمل تماما ، بل طلبت الحكومة المصرية الى كل قنصل أن يقوم بترحيل رعاياه ، لأن الاوروبى فى تلك الايام كان يرهب غيسره ، الى درجة أن دولة من دول الشرق لم تكن تجرؤ أن تطلب اليه أن يفادى أرضها ولو كان من عتاة المجرمين • وكان قناصل الدول الاوروبية دولا داخل الدول الشرقية ، لكل منهم سلطان وربة وحرس مسلح ، وكانوا يتعللون بأى شئ لاستدعاء جيوش بلادهم لاحتلال أى بلد من بلاد الشرق بحجة حماية رعاياهم ومصالحهم • وكانوا يسرفون فى التعتنت والاستفزاز ويبتزون أموال حكام الشرق بصورة متبجلة • وتروى حويلات مصر فى تلك الايام عبارة طريفة

للخديوى اسماعيل تصور ذلك تصويرا ساخرا ، زاره ذات يوم
قنصل احدى الدول وجلس يتحدث فقال له اسماعيل : « أرجو
أن تنتقل من مجلسك هذا ٠٠ انك فى ممر تيار الهواء » فقال
القنصل : « لا أهمية لذلك ، أنا معتاد على التيار » فقال اسماعيل :
« أرجوك أن تنتقل ٠٠ انك الآن فى بيتى ٠٠ لو أصابك
زكام لتقدمت دولتك من غد تطلب منى تعويضا ! »

وكان القناصل فى واقع الامر جواسيس عنيين وكانت دولهم
تضفى عليهم من الحماية وتمنحهم من التأييد ما يدل على الاهمية
التي كانت ترتبها على جهودهم . وكانوا هم من جانبهم يستغلون
ذلك أسوأ استغلال . كان لهم حق منع الجنسية الخاصة ببلادهم
لمن يريدون ، وكانت الامتيازات اذ ذاك على أقصاها ، فكان الناس
يتسابقون للحصول على الجنسيات الاوروبية للافادة من الامتيازات
العظيمة التي كان أصحاب هذه الجنسيات يتمتعون بها ، وأبسطها
أن الاوروبى أو المتجنس بجنسية اوروبية كان لا يخضع للسلطة
المحلية أو القضاء المحلى ، اذا اقترفوا جناية أو تورطوا فى دين قام
القنصل بمحاكمتهم اما فى القنصلية أو بترحيلهم الى بلادهم
ليحاكموا هناك ، ولهذا كان من النادر أن يصيبهم عقاب ما لاي
جناية أو تمس أموالهم بشئ مهما كانت ديونهم ومهما كانت
تصرفاتهم المالية معيبة . وفى ظل هذه الامتيازات التي تتعارض
مع أبسط قواعد الانسانية ، والتي تجعل الاجنبى سيدا للمواطن
وجلادا له فى معظم الاحيان ، تكونت هذه الثروات الاوروبية
الفاحشة وتحول الاقتصاد المحلى الى ايدى الاوروبيين فى كل بلد
فى الشرق ، من الصين الى مراكش . أما فى البلاد الشرقية
والافريقية التي حلت عليها لعنة الاحتلال فقد كان وضع الاهالى
أسوأ من ذلك بكثير ، اذا لم نقل انه لم يكن لهم وضع قانونى
على الإطلاق .

وطلب قنصل فرنسا فى القاهرة الى دى ليسبس وأعوانه أن
يفادروا مصر فرفض وتحلى القنصل وأسرع بالسفر الى فرنسا

مع نفر من أعضاء مجلس إدارة الشركة وقابلوا الامبراطور نابليون الثالث في ٢٣ أكتوبر ١٨٥٩ وشرحوا له حالهم واستنجدوا به فوعدهم بالتأييد ، واستأذنه في أن يعلنوا ذلك فأذن لهم ومضى دى ليسبس ينشر ذلك في أقطار الارض الاربعة حتى استقر في الاذهان أن المشروع مشروع فرنسا لا دى ليسبس ومن انضم اليه في شركته التي أنشأها . وقد توصل الى ذلك بفضل صلة قديمة بالامبراطورة يوجينى زوجة نابليون الثالث ، فقد كانت تربطها بال دى ليسبس صلة من قرابة .

وسار العمل في حفر القناة على رغم ارادة مصر وارادة تركيا وانجلترا . ولم يكن الخديوى سعيد ليجرؤ على التعرض لدى ليسبس ورجاله ، بعد أن رأى نابليون الثالث يؤيده علانية ، ولم يكن يستطيع كذلك أن يمنح الشركة أى تسهيلات مخافة غضب السلطان أى أنه وجد نفسه في مأزق كان يحتاج الى رجل جرى ذكى ولم يكن هو بهذا أو ذاك فترك الامور تجرى في أعنتها : ترك دى ليسبس ورجاله يفعلون ما يريدون بأرض مصر وأهلها وبيع في مكانه يتفرج والخوف يملأ قلبه من أن يفاجأ بالعزل ، وانتابته المخاوف وبدأ جسده الضخم ينحل ، والغالب أن علة السكر كانت قد أصابته منذ سنوات ولم ينتبه لها ، وزادتها لديه حدة تلك الحالة المعصية التي وجد نفسه فيها .

وانتهز دى ليسبس ورجاله هذه الفرصة فاستقلوها أسوأ استغلال : وجد أمامه رعية بلا راع وأرضا بلا مالك ، وذلك كله نتيجة معاهدة لندن سنة ١٨٤١ التي فرضتها انجلترا على مصر بحد السيف وأنزلتها من مستوى الدول القوية ذات الجيوش المنصورة الى ولاية تابعة لسلطان ضعيف عاجز يسير أموره « صدور عظماء » ووزراء تفيض قلوبهم بالخيانة والشره الى الاموال والرشا . . وأسوأ من ذلك أن مصر كادت تؤدي جزية لهذه الدولة المتهاوية ، وكان أمر واليها كله بيد رجال السلطان ان شأوا أبقوا عليه وان شأوا عزلوه ، فاتجه بصره الى أن يؤيد نفسه بدولة

كبرى ، وشاء سوء حظه أن تكون هذه الدولة هي فرنسا ، لان فرنسا كانت تجتاز اذ ذاك فترة من أسوأ فترات تاريخها بسبب الانحلال الخلقى الذى ساد كل شيء فيها فقد كانت امبراطورية نابليون الثالث نهاية لعصر طويل من القلقة والفوضى الخلقية ، فكان ظاهر الدولة فحشا خلابا ولكن قلبها كان خاويا ولهذا لم توفق فى شيء مما قصت اليه وانتهت بالهزيمة القاصمة امام الالمان سنة ١٨٧٠ وزال النظام الملكى كله وعودة فرنسا الى النظام الجمهورى . نقول هذا لنخلص منه الى أن تأييد فرنسا للحدوي سعيد لم ينفعه في شيء، لم يحمه من رجال الدولة العثمانية، ولم يرفع من مقامه في نظر بلاد أوربا، ولم يجلب له أى تأييد من ناحيتها .، وانما تركه وترك مصر فريسة لدى ليسبس ورجاله ، وجعله يبدو في نظر أوروبا في مظهر الرجل الضعيف القبي الذى يقوده دى ليسبس من أنفه ، وليس أدل على ذلك من اشارات رجال الدولة البريطانية اليه في مجلس اللوردات ومجلس العموم ببياناتهم في الصحف - اشارات الى رجل تافه يستقله ثعلب مكر ، هو دى ليسبس ، ويبيع ما يبور في الاسواق من أسهم مشروع خيالى لا يوصف على السنة السياسة الانجليز الا بأنه عملية احتيال مخجلة .

لم يكن فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ يقرر بأن مصر ملزمة بتقديم خمس العمال بل كان يقول ان خمس العمال يجب أن يكونوا مصريين وهذه عبارة تفسرها النية الطيبة على أنها ضمان لانتفاع المصريين بهذا المشروع ولكن دى ليسبس فسر على أنه الزام للحكومة المصرية بتقديم العمال ولم تكن حكومة سعيد من القوة بحيث تفسر مواد الاتفاق كما تريد ، لان العصر كما رأينا كان عصر قرصنة أوروبية واسعة النطاق ، وكل خلاف بين أوروبى وغير أوروبى لا بد أن يفسر كما يشاء الاوروبى، لان تفسيره مؤيد بالرصاص والمدافع والاساطيل وذلك القرن التاسع عشر الذى كان أمثال شيلر وهيجل وكارلايل يستقنون أن الخلق

الانسانى وصل فيه الى اسمى مراتبه كان هو بالذات العصر الذى وصل فيه هذا الخلق الى أخط دركاته ، لا فيما يتصل بموقف الغرب من الشرق فحسب بل في موقف الطبقات الغنية من الطبقات الفقيرة فى أوروبا نفسها فهذا هو العصر الذى بلغت فيه تماسة العمال والزراع فى أوروبا من عمال المناجم والموانى فى انجلترا ، وعمال المصانع فى فرنسا والزراع فى ألمانيا والروسيا ما جعل المصلحين الاجتماعيين يدخلون أبواب المجتمع الاوروبى فى عنف يحذرون بالخطر ، وما مهد الطريق لآراء كارل ماركس وفريدريش انجل وهنرى لاسال . وقد بدأ الضمير الاوروبى يستيقظ على هتافات ليو تولستوى وهنرك ايسن ويدات الجماعات تدرك عمق الهاوية التى تتردى فيها الطبقات الفقيرة فى طول أوروبا وعرضها ولكن الزمن لم يكن زمن التنبه الى تماسة أهل الشرق الذين وقف الاوروبى منهم فى ذلك العصر الاسود والبندقية فى يد والسوط فى يد فمن عارض استقر الرصاص فى رأسه أو صدره ، ومن أطاع الهب ظهره بالسوط ، وكل أوروبا تردد فى أحاديثها مع الشرق تلك العبارة المخجلة « أن الرجل الأبيض لا يفلح » ..

وبهذه العقلية وبذلك النصيب القليل من الضمير الانسانى حضى فردينان دى ليسبس ومساعدوه من الهولندى ، والانجليزى ، والايطالى ، والامانى ، والاسبانى وغيرهم ممن يمثلون الجنسيات الاوروبية كلها - فى تنفيذ هذه العملية على وجهه لا يمكن أن يتصور الانسان أشنع منه ولا أوجع للضمير الانسانى .

قررت الشركة أن يقوم العمال المصريون بالحفر ونقل التراب وبناء المنشآت سخرة دون مقابل ، معتمدين على تفسير سيالفةقرة التى أشرنا إليها من البند الثانى من فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ التى تقول بأن خمس العمال يكونون من المصريين . فسرهما دى ليسبس على أنها الزام للحكومة المصرية بتقديم العمال . وقد امتنعت الحكومة المصرية عن تقديمهم كما رأينا فحضى دى ليسبس يهدد ويتوعد ولجأ الى الطريقة الخسيسية التى ذكرت من استخدام نفر

من حثالة المجتمع من سكان جزائر البحر الابيض وتسليطهم على القرى لاختطاف الناس وسوقهم الى مكان الحفر مقيدين بالحديد وقد حاول رجال الإدارة التعرض له فوقعت معارك بين رجاله ورجال دى ليسبسى أشرنا الى احداها ، فلما حصل دى ليسبسى على تاييد نابليون الثالث ووقع سعيد فى الحيرة التى وصفناها وكف يده عن الامر جملة وأصبحت الشركة مطلقة اليد تفعل بالناس ما تريد .

لجأت الشركة الى نفر يسميهم مؤرخوها من الاوروبيين بمقاولي عمال ، والمقاول من هؤلاء قد يكون من لصوص البدو أو الريف ولكنه فى الغالب أوروبى من صقلية أو مالطة أو رودس أو كريت . ممن يعرفون بعض العربية . وكان الواحد منهم يحيط نفسه بعصابة مسلحة من أمثاله ويتعهد للشركة بتقديم كذا عاملا فى اليوم لقاء مبلغ معين وعليه بعد ذلك أن يأتى بهذا العدد المطلوب بأى طريقه استطاع ويعطيهم الاجر الذى يريد . ولم يكن نظام العمل قد انشأ بعد وانما كان لكل قرية شيخ يلتزم بالضبط والربط امام انضابط « الباشبوزق » أو المأمور . والضبط هو ضبط الاماكن و « الربط » هو جمع المال المقدر على القرية فكان شيخ البلد يقوم بجمع العمال المطلوبين ولكن الغالب ان الباشبوزق وجنوده كانوا يقبضون عليهم ويربطونهم بالسلاسل ويقودونهم الى الموضع الذى يجمع المتعهد فيه عماله ثم يقبضون اتاواتهم وينصرفون ويمضى بهم رجاله فى حراسة قوية الى موضع الحفر . وينبغى أن نذكر ان مواضع الحفر كانت اذ ذاك بعيدة عن أقرب مواقع العمران . بما يتراوح بين خمسين ومائة كيلو متر فكان العمال يحملون شيئا من الخبز الجاف ليقطعوا به الطريق اذ أن المتعهد لم يكن ملزما بطعامهم الا من اليوم الذى يبدون فيه فى العمل .

وكانت مناطق الحفر فيما بين السويس والقرما « بورسعيد » اذ ذاك صحراء جرداء ، فكان محول العمال فى الشرب على آبار يحفرونها بأيديهم ويستخرجون منها الماء بالدلاء ، وكان عليهم أنه

يزرعوا قطعا من الارض بشيء يأتلعون به، وكان فى الغالب الفجل أو الكرات ، لان المتعهد كان لا يقم لهم غير الخبز الجاف . وكان على العمال أن يحفروا من طلوع الشمس الى الغروب . وبعد الغروب كانوا يقومون بحراثة الارض التى تنبت لهم الادام وكان محرما عليهم أن يستعملوا ماشية الشركة فى الحرث أو التقصيب وما اليهما من العمليات اللازمة للزرع . وكان عليهم ان يقيموا لانفسهم مساكن من الطين يسكنونها بالعشرات . ولم يظفر الكثيرون منهم ببئر يشربون منها ، فتنازلت الشركة بتوزيع حصص من الماء عليهم ، وكانت الحصاة اول الامر لا تكفى لشربة واحدة فى اليوم ، والفلاح المصرى معتاد على الماء الكثير فى ذلك الجو الحار وتحت ضغط العمل المتواصل ، فلما وصلت التربة الحلوة الى موضع القتال كان الماء يحمل منها الى المواضع التى يجرى فيها العمل ، ويباع للعمال ، فى حين ان المقاولين والمهندسين الاجانب ومن اليهم يستحمون بهذا الماء دون مقابل .

وكان اولئك العمال يتقاضون اجر اعمالهم كل اسبوعين ، وكان الاجر القدر فرتكا فى الاسبوع ، والفرنك اربعة قروش ونصف على وجل التقريب ، أى أن أجر العامل كان ستة مليمات فى اليوم ، ولم تقدر الشركة هذه الاجور للعمال من تلقاء نفسها ، بل اشترطه المقاولون ، وهم لم يشترطوه حرصا على « حقوق » اولئك المساكين ، بل لانه كان وسيلة كبرى للسرقة ، فان سنتيما واحدا لم يصل الى جيب العامل ، لان هذا العامل كان — اذ ذاك — لا يعرف ما هو الفرنك او ماهى قيمته ، وكان المقاول يحتجز من المليمات الستة ثمن الخبز وثمن الماء ويخصم ما يشاء من الباقي فى نظير المقوبات ... فاحسب ، اعانك الله — قدر ما يتبقى للعامل من مليمات ستة ! ولقد كان اولئك الاشرار يحطون العمال رغم هذا الشقاء مدينين لهم دائما ، وكان عليهم ان يسددوا هذه الديون بالعمل زيادة عن المقرر ، مما جعل بعضهم يعمسل الى التاسعة او العاشرة فى الليل ، فى فصل الصيف خاصة .

وكان لكل فرقة من العمال ، تتراوح بين عشرين وخمسين
مقدم يختاره الماثل من الجبابرة الظالمين ، وكان يقف عليهم
والكرباج في يده يلهب به ظهورهم كأنهم اسرى على سفينة
رومانية ، وكان يوقظهم في الصباح مع الفجر بحجة صلاة الصبح ،
ويمهلهم بضع دقائق يفرغون فيها من الصلاة ، ثم يسوقهم الى
مكان العمل ، ويظل قائما عليهم الى المساء ، اما كسرة الخبز
فيلتهمونها خلسة اثناء العمل . ومن الطبيعي في ظل هذا النظام
الا تكون هناك عناية ما بصحتهم ، فكانوا يمرضون ويساقون الى
العمل رغم المرض ، ويظل الواحد منهم يضرب بالفأس او يرفع
« مقطف » التراب حتى يسقط مكانه ، فاذا مات وورى التراب
في اقرب موضع دون احتفال ، وبعث الماثل الى شيخ القرية
يطلب غيره ، ولم تكن هناك دفاتر تقيدها اسماءهم او اوراق
تثبت عملهم ، وانما كانوا يحسبون بالاعداد ، عشرة او عشرين
او خمسين . وكان الماثل يحمل طبنجته يهرب بها العمال
ويردئ من يفكر في الاعتراض عليه منهم في الحال ، وقد قتل
الماثلون والمقدمون مئات كثيرة بالرصاص ، ومات منهم تحت
السياط اللف ، واكملت الامراض وسوء التغذية وسوء المعاش
الوفا ، واوراق الشركة نفسها فيها شكاوى كثيرة من كثرة موت
العمال ولم يفكر رجالها في شيء يحميهم من الهلاك ، وكل ما فعلوه
هو التشديد على المقدمين وشيوخ القرى في ضرورة تقديم
عمال اكثر .

وكانت الشركة تزعم للرأى العام الاوروبى ان نظام السخرة
هو النظام الوحيد الذى عرفه الشرق لتنفيذ الاعمال العامة على
طول تاريخه ، وهذا غير صحيح بالنسبة لمصر الاسلامية على
الاقل ، فقد كانت المشروعات الانشائية الكبيرة تنقسم قسمين :
سلطانية ، وهى التى تعود منفعتها على البلد كله او على جزء كبير
منه ، وبلدية : وهى التى تعود منفعتها على ناحية معينة ، فاما
الاولى فقد كان حكام الاقاليم يقومون بها ، وكان مشايخ القرى
يحتجزون من الضرائب المقدرة على قراهم ما يستحق للعمال

الذين اخذوا من القرية او اثمان ما استولت الدولة عليهم ماشيتها ومزروعاتها ، لان القاعدة المالية التى جرى عليها العمل خلال عصور مصر الاسلامية كانت تنص على أن الخراج لا يؤدي الا بعد استئزال ما تتكلفه الاعمال العامة من اموال ، وكانت هذه القاعدة مرعية الى منتصف ايام الدولة الفاطمية ، ثم انصرفت الدولة عن الاعمال العامة جملة ، واصبحت المشروعات كلها «بلدية» ينظمها اهل الريف - او لا ينظمونها - كيف شاءوا ، فكانوا يقومون بها كما يقومون بالزراعة فى اراضيهم ، وليس من المعقول انهم كانوا يسخرون انفسهم او يجلد بعضهم بعضا بالسياط .

اما السخرة بصورتها البشعة فكان اول من لجأ اليها محمد على ، وقد لجأ اليها بناء على « نصائح » قدمها اليه معاونوه من الاجانب ، وكان هو اجتنبيا مثلهم ، فقد ذكروا له ان انجلترا تلجأ اليها فى الهند ، ووضعوا لها نظاما صارما قام هو على تنفيذه بمعاونة خفر من جبابرة رجال ادارته وعلى راسهم ابنه ابراهيم وصهره محمد الدفتردار ومحرم بك . وقد نوقش محمد على فى ذلك ، فقال ان هذه هى المعاونة التى كان بعض حكام المسلمين يقرضونها على الناس ، وبالفعل اطلق على العمال الذين يجمعون لهذه العمال اسم أنفار العونة ، وهذا خطأ من ناحيتين : الاولى ان الحكام لم يكونوا يلجأون الى المعاونة الا فى حالات الضرورة القصوى كاقامة الجسور فى حالات الفيضانات المالية او اعادة بناء قنطرة وما الى ذلك ، ثم ان الناس كانوا يستطيعون دفع « بدل معونة » واعفاء انفسهم من المشقة ، والثانية ان نظم الشرى كلها كانت مرنة تعتمد على التفاهم الشخصى ، فاذا قدرت الدولة مثلا عشرة قروش ضريبة على النخلة الواحدة ، تفاهم الجابى مع صاحب الارض على انزال عدد النخل الى الربع مثلا ، فتكون النتيجة ان الحاكم لا يستطيع ظلم احد ظلما بينا فى نهاية الحساب ، فكان شيوخ القرى يبالغون فى تقدير اعداد من تحتاجهم اعمال المعاونة من الناس ، ويستنزلون من مال القرية

مبالغ لهذه الاعداد ، وذلك لى تزيد حصص العدد القليل اللازم من العمال فى نظير العمل .

أما محمد على فقد سخر الناس دون مقابل اصلا ، وساقهم بالسياط ، وقد احتج دى ليسبس على من اعترضوا على السخرة فى اعمال القناة بهذه السابقة السيئة التى اتاها محمد على

وقد اسرف دى ليسبس ومعاونوه فى الاساءة الى الناس ، منتهزين هذا الوضع الذى كانت فيه البلاد فى اواخر أيام سعيد : وال عاجز لا يستطيع شيئا حيال الشركة ، ويفضل لهذا أن يدع الامور تجرى كيف شئت مخافة ان يغضب السلطان او يغضب فرنسا ، وكان يحسب ان كليهما قادر على عزله ، والسلطان نفسه مشلول اليد لا يستطيع شيئا ، تتجاذبه فرنسا وانجلترا ويرى السلامة فى ان يدع رعاياه للذئاب يفعلون بهم ما يريدون . ولم يكن دى ليسبس ليخفى انه بلجا الى السخرة ، بل كان يدافع عنها ، ويأتى لمنتقديه بمبررات اسوأ من الجريمة نفسها . وقد سكتت بلاد اوروبا كلها - عدا انجلترا على هذه الافاعيل ، لان الاحساس الانسانى العام فى القارة كان هابطا جدا ، ولان النظرة العامة للشرق واهله كانت نظرة سيئة .

أما اعتراض انجلترا على السخرة ، فلم يكن دافعها اليه انسانيا ، فقد كانت هى تجرى عليها فى الهند وغيرها ، وانما كان حافزها اليه خوفها من مشروع القناة جملة ومعارضتها فيه ، لا للمشروع فى ذاته ، بل لان القائمين عليه من الفرنسيين . وقد كثر الكلام حول موقف انجلترا من القناة ، واقتتلت الكتب فى الموضوع ، كان هناك اسرارا تجتلى او حقائق خطيرة يتنبى ان يعلمها من يدرس تاريخ مصر ، والحقيقة ابسط من ذلك بكثير ، فان انجلترا عارضت المشروع مدفوعة بدوافع اهمها :

١ - ان الذين كانوا يقومون بتنفيذه فرنسيون تؤيدهم حكومة فرنسا ، اى ان تنفيذ المشروع يؤدى الى استيلاء فرنسا على مصر ، وكان الانجليز يفكرون فى هذه الناحية على ضوء تجربتهم فى الهند ، فقد بدأ تدخلهم فى الهند بواسطة شركة انجليزية ،

وتمكنوا عن طريق الشركة ولحماية اموالها من احتلال البلاد .
وكانت شركة القناة تشبه هذه الشركة الانجليزية ، بل ان روبرت
كلايف يشبه دى ليسبس في سوء الخلق والقسوة وضعف
الضمير ، وقد قدم كلاهما للمحاكمة في بلاده بتهمة الاحتيال
والسرقة ، وادبن كلاهما كذلك . بل ان الطابع الاستعماري على
شركة القناة كان اظهر واقوى ، فقد امتلكت اراضى واسعة ،
وكان لها عدد كبير من الفرنسيين المسلحين يعملون في مصر ،
وكان امبراطور فرنسا يعتبر المشروع مشروعاً .

٢ - ان انجلترا لم تكن تثق في دى ليسبس ورجال شركته ،
لا من ناحية الامانة الشخصية او من ناحية الكفاية الشخصية او
القدرة العلمية . وكانت تصرفات دى ليسبس المالية موضع نقد
في كل مكان ، فقد كان يفترق من اموال الشركة جهازاً ويشترى
الضياع والعقار في فرنسا ويقدم الرشى في تبذير ظاهر . وكان
يتجول في انحاء اوروبا كأنه من اصحاب الملايين ، وله الى جانب
زوجته عشيقات معروفات لهن قصور في نواحي فرنسا ، فقد
كان الرجل خليعاً من هذه الناحية . وكان مجلس الادارة الذي
الفه هذا الرجل يزور الارقام والحقائق امام المساهمين مما عرض
الشركة للافلاس اكثر من مرة ، ومن الغريب ان مصر هي التي
قامت بسداد العجز في كل حالة ، ففي سنة ١٨٦٠ هبطت اسهم
الشركة في السوق العالمى الى درجة جعلت الناس يتسارعون الى
بيعها ، فما زال دى ليسبس حتى جعل الخديوى سعيداً يشتري
٦٤ الف سهم بالسعر الاساسى لا بسعر السوق ! فدفعت مصر
٢٢ مليوناً من الفرنكات الذهبية ، ثم جمع دى ليسبس ٢٥ الف
سهم اخرى مما باعه المساهمون باوكس الايمان وباعها لسعيد
بالسعر الاساسى ايضا . ومن البديهي ان الفرق بين سعر السوق
والسعر الاساسى ذهب الى جيب دى ليسبس . ثم كانت عملية
النصب الكبرى التي اشترك فيها دى ليسبس ونابليون الثالث
وانقذت الشركة من الافلاس .

وكانت انجلترا لا تثق كذلك في الكفاية العلمية لخبراء الشركة، وكانت تشكك في نتائج أبحاثهم ، وخاصة فيما يتصل بأبحاث التربة ومستويات المياه ، وكان رأى أهل العلم في انجلترا ان العملية كلها وان كانت سليمة من الناحية النظرية لا ان التفاصيل التي يعلنها خبراء الشركة ومهندسوها حافلة بالأخطاء . وقد كان الإنجليز على حق في كثير مما وجهوه من النقد العلمى ، واعترفت الشركة به بعد تمام المشروع وقامت بإصلاح ما أمكنها اصلاحه منه .

٣ - ان انجلترا كانت تقوم اذ ذاك بتنفيذ مشروع الخط الحديدى من الاسكندرية الى القاهرة الى السويس لحمل متاجرها من البحر الأبيض الى البحر الأحمر ، وكان نصفه الممتد من الاسكندرية الى القاهرة قد تم ، وبقي النصف الثانى ، وكانت ترى في هذا الخط الحديدى كفاية ، لانه مضمون أولا ، ولان الفرنسيين لا يملكونه ثانيا ، وكان اهتمامها موجها الى اتمامه قبل ان يتم حفر القناة .

٤ - وكان الرأى العام الانجليزى يعلم تماما ان انجلترا تعارض المشروع لاسباب سياسية بحتة ، ولهذا كانت غرف التجارة وشركات الملاحة تصرح بان المشروع ذو نفع كبير للتجارة العالمية، وكان الكثير من الفنيين يكتبون في صحف انجلترا يؤيدون المشروع، ولهذا كانت الحكومة الانجليزية تلجأ الى كل وسيلة بتشويه سمعة المشروع ، حتى تغطي مخاوفها السياسية من ناحيته . وكان مجلس العموم البريطانى ، مسع علم النابهين من اعضائه ان الحكومة الانجليزية ليست محقة في معاداتها للمشروع ، الا انهم كانوا يؤيدونها بسبب الخلاف الشديد بين فرنسا وانجلترا اذ ذاك

٥ - فلما خفت حدة هذا الخلاف ، وبدأت الدولتان تتقاربان، واستطاعت انجلترا ان تشتري اربعين في المائة من اسهم اشركة وسيطرت عليها اداريا اصبحت انجلترا من المتحمسين للقناة ، واتجهت هممتها الى تنفيذ ما كانت تخشى من ان تقوم فرنسا

به ، وهو اتخاذ القناة وسيلة لاحتلال مصر ، وقد وصلت الى ذلك على ما هو معروف .

وعلى اى الاحوال فقد شهدت انجلترا باستعمال السخرة في تنفيذ المشروع بكل صورة ممكنة ، وأفاضت الصحف البريطانية في الكلام في ذلك ، وندد به وزراء ونواب وشيوخ انجليز كثيرون ، وتستوقفنا من ذلك كله عبارة لها دلالتها ادلى بها اللورد كارنافون في مجلس اللوردات في ٦ مايو ١٨٦١ قال : « . . . ولتذكر ان تنفيذ تلك المشروعات الضخمة في بلاد الشرق لا يتم بالعمل الذى يؤدبه العمال طائعين مختارين . . . ولكنه يتم بالسخرة والعمل الاجبارى . وهذه العملية ما هى الا عملية سخرة ، فهل هناك ما ييسر تضحية الناس الذين سيستخدمون فيها ، وهل يجوز ذلك في سبيل منافع تجارية ؟ » وهى عبارة تدل على ان الانجليز كانوا يرون ان السخرة والعمل الاجبارى هما الوسيلة الوحيدة لتنفيذ الاعمال العامة في الشرق ، وان الاف الانفس ستزهق في ذلك العمل ، والمسألة الهامة في الموضوع : هل المكاسب المالية التى سيتحقق من وراء المشروع تعدل خسارة هذه الانفس أو لا تعدلها ! وقد اجاب المقيم الانجليزى بالنفى عندما كان الفرنسيون اصحاب المشروع ، وبالإيجاب عندما أصبحت القناة تحت سيطرتهم ، بل ذهبوا الى ابعد من ذلك ، فراوا ان تضحي حرية شعب كامل في سبيل القناة ، لم يكفهم ما ازهق من انفس في تنفيذها وما خسرت مصر من الاموال فيها ، بل راوا ان هذه المكاسب التجارية تبرر احتلال مصر كلها ، بل ها نحن اليوم في سنة ١٩٥٦ ، ولا زال هناك من الانجليز من يرون ان المحافظة على هذه المكاسب التجارية تبرر اعلان حرب على مصر ، أو غزوها ، اذا استعملنا التعبير الصحيح الذى يستتر في اذهان سلوين لويدي وكريستيان بينو ومن ابدهما في مؤتمر لندن !

ومهما يكن من الامر فقد استمرت السخرة ، حتى بعد اتفاقية ٣٠ يناير ١٨٦٦ التى حرمت السخرة تحريماً تاماً ، استمر العمال يجمعون بنفس الطريقة الوحشية التى كانوا يجمعون بها ، ويعملون

في نفس الظروف ، لان مصر ، وان كانت قد استردت بهنـم الاتفاقية الكثير مما سلبته الشركة ، الا أن مركزها زاد قوة بعد أن أصدر نابليون الثالث حكمه لصالحها في ٦ يوليو ١٨٦٤ وأصبحت ادارة الخديوى اسماعيل الفاسدة فى خلعها ، وخفت حدة النقد الانجليزى . ظل عشرون ألفا من العمال المصريين يعملون فى القناة دون أجر ودون رعاية ، وكانت تنتشر بينهم الاوبئة ، ويهلك فيها عشرات الالوف الى جانب من كانوا يموتون من ارهاق العمل وسوء التغذية ، ولا يقل عدد من ماتوا فى أعمال القناة عن ١٢٠ ألفا خلال اربعة عشر سنة ، وهذه جريمة انسانية لم يسمع بمثلها فى اى عصر من العصور .

ومع ذلك كله فقد وجد دى لسبس من الوقاحة والصفافة مايسمح له بالدفاع عن هذه الجرائم كلها . وقد نشر مؤرخ القناة الفرنسى شارل رو Charlie Roux مذكرة لهذا الرجل فى تبرير أعماله تدلنا على «انسانيته» دلالة واضحة ، وها هو ملخصها كما اورده الدكتور مصطفى الحفناوى مؤرخ القنـاة المصرى : « وبادر دى لسبس بتوجيه كتاب مسهب الى وزارة الخارجية البريطانية يأبى فيه على انجلترا التدخل فى هذا الامر ، وأعلن أن الرق كان جاريا فى امريكا ولم تتدخل انجلترا ، وأن روسيا استقرت نحو أربعين مليوناً من رعاياها ولم تتدخل انجلترا ، وأصدرت امبانيا قانونا يحرم الدعوة لاي دين غير الكاثوليكية ، ولم تتدخل انجلترا مع أنها بلد بروتستنتى . وراح يبرر بكل وسيلة ما كان يجرى من الظلم فى مصر ، مقررًا ان الاعمال الكبرى فى مصر لا يمكن أن تنفذ الا بالسخرة ، وانه لا يجوز من أجلها التدخل فى شئون مصر . وأن الى مصر قد أخذ على نفسه تعهدات يجب أن ينفذها ، واذا لم يفعل فستكرهه حكومة فرنسا على احترامها ، لان رومس اموال فرنسية تستخدم فى المشروع ، واحتج بأن حكومة فرنسا لم تتدخل فى الهند ضد المعاملة التى يلقاها أهل الهند ، وهى من قبيل السخرة ، فلماذا اذن تأبى انجلترا على شركة قناة السويس

أن تفعل بالفلاحين المصريين ما ترضاه هي في معاملتها للهنود !
ورغم أن حركة العمل في حفر برزخ السويس تعود بالخير على
الفلاحين المصريين من جراء الاجور التي يتقاضونها (فهو في تلك
المذكرة يمن على مصر التي استنزفت دماؤها بفتات الموائد) .
والامر في بلاد الانجليز لا يخرج عن مجرد الثروة التي دارت في
برلمانهم بقصد تهديد الفرنسيين وافساح السبيل لانجلترا كي
تحتل المكان الذي أرادته لنفسها في قناة السويس » .

انتهت أيام سعيد في ١٨ يناير ١٨٦٣ ، وخلفه على العرش
اسماعيل ، وشعر دي ليسبس أنه فقد ذلك الساذج الضعيف الذي
استطاع أن يحصل منه على كل ما أراد دون مقابل ، وأوجد في
مصر سلطة فرنسية اعلى من سلطة الوالي والسultan وافاد من الفرص
التي سنحت له أحسن افادة ، وجعل مشروع القناة - على أهميته
البالغة يبدو في نظر العالم وكأنه مشروع شخصي له ، يقوم على
غفلة الوالي وضعف السلطان العثماني وجاء الامبراطور الفرنسي ،
حتى أصبحت شركة القناة أقوى قوة في مصر وسخر كل شيء في
البلاد لصالحها ، حتى أن الخديوي سعيد عقد قرضا من بيت مالي
فرنسي لكي يفي بالتزاماته الموهومة قبل الشركة ، وقد رهن ،
ضمانا لهذا القرض جميع املاكه الخاصة . . وهذا هو الذي كسبه
هذا الوالي التعيس من صداقة دي ليسبس ، وان الانسان ليتساءل
اي التزامات مالية تلك التي كان مضطرا للوفاء بها حيال شركة
استغلالية صرفة لا تعطي مصر الا خمسة عشر في المائة من الارباح ،
وهي اقل نسبة يمكن تصورها ؟ ولو لم نحسب الا اجور العمل
اليومى الذي قام به العمال المصريون دون مقابل ، لكان لنا الحق
في مطالبة الشركة بالملايين في ذلك الحين . ولكن بدلا من ذلك
نكون نحن المدينين ، ونبيع املاكنا ، ونهدد في استقلالنا ، ونقف
المصائب بأبوابنا ، لان واليا قليل الذكاء سمح لشركة أوروبية بأن
تقوم في أرض مصر ! ثم يتعجب الاوروبيون والامريكيون من
نخوفنا من التعامل معهم ، ويؤكدون لنا حسن نيتهم ، كأننا لا
عهد لنا بنيتهم هذه !

كان اسماعيل طموحا الى السلطان شرها الى المال والمتاع، وهذا الطموح وذلك الشره هما مفتاح أعماله كلها . وينبغي أن نلاحظ أن طموحه هذا لم يكن قوميا ، بل كان فرديا ، فلم يكن ينتظر الى الامور من زاوية بلد يعيش فيه شعب له ماض جدير بالتقدير وحاضر يتطلب يقظة ورعاية وذكاء ومستقبلا يتطلب حسن تقدير وبعد نظر وحساب للمواقف ، بل كان ينظر الى الامور بعين شاب وجد نفسه فجأة صاحب عرش وسلطان ، يحكم بلدا كثير الخيرات لم تتجه اليه الابصار والمطامع في يوم من ايامه الماضية كما اتجهت على ايامه بسبب مشروع القناة .

ويزعم بعض المؤرخين - الاوروبيين خاصة - أن اسماعيل أظهر ذكاء عظيما وكياسة محمودة اول ايامه . وهم بالطبع يحملون له فتح ابواب البلاد على مصاريها يدخلون ويخرجون كيف شاءوا ، وتمكينهم من مواردها كلها . وليس الى الشك سبيل في أن اسماعيل أنكر وضع شركة القناة في مصر أول ولايته ، ولكن انكاره لم يكن بسبب تصرفاتها ، وانما بسبب السلطان الواسع الذي كان لها في البلاد ، فقد أحس أن قناصل فرنسا في القاهرة والسويس والاسكندرية والمنصورة يتمتعون بسلطان فوق سلطانه ، وأن دى ليسبس هو حاكم البلد على الحقيقة ، وساء أن الاعفاءات الجمركية التي كانت تتمتع بها الشركة اتسعت حتى شملت كل شيء ، فقد كان رويسنر وكيل الشركة يطالب رجال الجمارك بأن يتركوا كل شيء يمر دون تفتيش ما دام يحمل اسم القناة . وكانت الشركة تدخل في مصر كل يوم آلاف من الاجانب معظمهم لا يحمل جواز سفر أو حتى تذكرة مرور وكان أولئك الاجانب قد أنشأوا لانفسهم جاليات ضخمة في المدن الكبيرة وتقع بينهم المشاجرات وتطلق النيران ورجال الادارة المصرية لا يستطيعون ان يحركوا ساكنا . بل افتتح الكثيرون منهم دورا للبقايا في مدن آمنة منذ خلقها الله مثل السويس واصبحت منطقة القناة ناحية مستقلة يحكمها رجال القناة .

ولو أن اسماعيل أراد فعلا أن يرعى مصالح بلده ويرد شركة القناة الى حدودها الطبيعية لاصدر الى رجال الادارة الامور بايقاف ترحيل العمال الى القناة ، ذلك كان من حقه ، وكان السلطان يؤيده فيه وترضى عنه انجلترا ، ولا يستطيع الراى العام الاوربى أن يرغمه على رفعه ، بل كان نابليون الثالث لا يستطيع حياله امرا ، لانه كان رجلا فارغ العقل والقلب ، وكان كالطبل الاجوف ، يملأ الدنيا ضجيجا وعرشه فى الحقيقة اوهى من عرش اسماعيل . ولكن اسماعيل لم يفعل ، لان السخرة فى ذاتها لم تكن تؤله ، ومصر مصر مع الشركة لم يكن يشغل باله ، وانما الذى كان يشغل باله هو شعوره بأن سلطان الشركة فى مصر اعلى من سلطانه : أراد أن يفهم دى ليسبس أنه حاكم البلد الفعل ، وانه لا يتقيد بفرمان أصدره سعيد ، ولهذا سعى فى تعديل فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ ، وعقد اتفاقية مع الشركة نقلت الى مصر ملكية 'الترعة الحولة الداهية من النيل الى بحيرة التمساح وفروعها الداهيين الى السويس وبورسعيد ، ونقول « الى مصر » تجوزا ، اذ أن الحقيقة أنه اذا كان قد نقل ملكية هذه الترع الى الدولة المصرية فقد ضم لاملاكه كل الاراضى التى كانت تروىها وأهمها تفتيش الوادى ، وهى أرض خسرها اسماعيل بعد ذلك بسبب تراكم الديون عليه .

وقد وجد اسماعيل أن أهم نقطة ضعف فى نظام هذه الشركة هى تسخير العمال فى أعمال الحفر ، وهى كل شئ ، لان الشركة لو دفعت للعمال أجورا ولو قامت نحوهم بما ينبغي أن تقوم به الشركات المماثلة لها لما استطاعت البقاء عاما واحدا ، فقد كان دى ليسبس لا ينفق فى هذه الناحية شيئا مذكورا ، انما كان سخيا مع المهندسين والاختصاصيين والمقاولين الاوروبيين ، وكان يدفع عن سخاء للمصحفين ورجال الدول الاوروبية ، ومن البلاهة ان نظن ان رجال دولة كإمبراطورية النمسا والمجر او رجال الحكومة الفرنسية كانوا يتعففون عن قبول الرشى ، فقد أثبتت قضية قناة بناما أن عددا عظيما من وزراء فرنسا وأعضاء جمعيتها

العامة كانوا يتناولون مرتبات ثابتة من دى ليسبس ، ولكن الكتاب الاوروبيين الذين يحلو لهم الحديث عن الرشى التي كان اسماعيل يؤديها لرجال الدولة العثمانية ، والاموال التي كانت انجلترا تصبها في جيوب ارتين نوبار الارمنى وزير خارجيته اسماعيل ، لا يذكرون شيئا عن الاموال التي تقاضاها ساستهم هم ، ولو أن دى ليسبس حوكم من أجل تصرفاته فى قناة السويس كما حوكم على تصرفاته فى مشروع قناة بناما لعرفوا أن وزراء نابليون الثالث لم يكونوا أفضل من وزراء سلاطين تركيا واسماعيل .

بدأ اسماعيل يتحدث فى مسألة السخرة ، ليجد بذلك طريقا الى فتح مسألة شركة القناة كلها من جديد . ولم يكن من ذلك مفر ، لان وضع شركة القناة ، وكل ما يتصل بها - كان غير سليم منذ البداية بسبب الاساليب التي لجأ اليها دى ليسبس منذ البداية ، فلم يكن فيها شيء سليم او متفق مع الاخلاق او مع القواعد المالية او حتى مع الذوق العام ، ولو كان مهندسا محترما او رجل اعمال يعرف اصول الاعمال لما اصبحت هذه القناة مصدرا للمتعاب لمصر وغيرها كما هو الحال معها منذ انشائها الى اليوم ، ولكن الرجل حصل على الاذن بشقها ممن لا يملك منح ذلك الاذن ، وعندما وضع بنود ذلك التصريح وضعها على صورة مجحفة لمصر على صورة لا يتصورها العقل ، ولم يكذب فعل ذلك حتى طار الى باريس ووضع المشروع فى حماية فرنسا ، واخذ يرهب مصر بذلك للاذعان لمطالبه ، واقام المشروع كله على تسخير العمال المصريين دون مقابل ، كان مصر ينبغي ان تضحي كل شهر بعشرين الف من بنيتها لخدمة المتاجر والمصالح الاستعمارية الاوروبية ، وماذا جنت مصر بعد ذلك كله : الافلاس والاحتلال ! وكل ذلك راجع الى سوء ضمير ذلك الرجل الشرير ، ولو ان العالم ابتلى بعشرة من امثاله لما خرجنا من الحروب ابدا
اصدر اسماعيل بعد توليه العرش بشهور قلائل امرا يحرم تسخير الناس فى العمل بصورة عامة ، قناة السويس وغيرها ،

هذا نصه : « قضت ارادتنا باتباع الاصول المرعية قديما في قضاء الاعمال العامة والخاصة المعتاد اجراؤها في كل عام في مصلحة رى الاراضى ، وباستخدام العمال الذين ينبغى تشغيلهم في سائر الاعمال والعمارات الاميرية بالاجرة المقررة بين الناس ، او اجراء تلك الاعمال على طريقة المزاولة . وقصارى القول : تقضى رغبتنا السامية بعدم استخدام فرد واحد من الناس في شيء من الاعمال الاميرية والخارجية بعد ذلك على سبيل السخرة ، فلينفذ امرنا هذا على الوجه المذكور »

ولو ان فرنسا اصدرت هذا القانون في مستعمرة من مستعمراتها لاهل مؤرخوها وقالوا انه دليل على تاصل الروح الانسانى عند الفرنسيين ، ولو وضع الذين اقاموا متحف حقوق الانسان فى باريس لوحة لتخليده .. ولكن ما الذى حدث عندما اصدرته مصر ؟ ماذا كان وقعه فى نفوس الفرنسيين ؟ كتب مأمور القنصلية الفرنسية فى المنصورة يقول : « ان منع السخرة بالنسبة لعملية قناة السويس امر لا يمكن ان يستساغ .. »

وكتب كولكهون قنصل انجلترا فى القاهرة الى وزارة الخارجية الانجليزية يقول : « ان عملا كهذا — يقصد قناة السويس — لا ينفذ الا بالسخرة »

واحيج دى ليسبس بكل ما لديه من قوة ، وزعم ان العمال المصريين تفيض ايديهم بالذهب والفضة مما يتقاضونه من الاجور ، واصر على ان يستمر العمال فى العمل مسخرين ، فيحفر كل منهم مترين مكعبين فى اليوم ..

وارسل نابليون الثالث الى قنصل فرنسا فى القاهرة يامره بان يطلب الى الحكومة المصرية مد نظام العمل بالسخرة شهرين ، واصدر مجلس ادارة الشركة تعليمات تقضى بذلك .

بل لازال الى الان نفر من الاوروبيين يستنكرون ما فعلته مصر ، ومن اولئك جورج ادوارد بونيه فى كتابه : دى ليسبس ، الدبلوماسى ومنشئ القناة

فقد قال ان انجلترا هي التي اثارت مسألة السخرة لتعرقل اعمال
دى ليسبس وتجعل تنفيذ القناة امرا مستحيلا .
وعندما وصل المسيو بريديه مؤرخ اسرة دى ليسبس الى
هذه النقطة ، حمل على اسماعيل حملة شعواء ، واتهمه بالانانية
وسوء التقدير .

ومضت صحف أوروبا كلها - باستثناء الصحف الانجليزية
الرئيسية - تؤكد ان السخرة هي النظام الطبيعي في الشرق ، وان
الاعمال لا يمكن ان تتم فيه الا بذلك ، بل ذهبت الصحف الفرنسية
الى ان ذلك الامر يضر بمصالح العمال الذين يرغبون في العمل
في القناة ! مع ان الواقع انهم كانوا بين احد امرين - الموت او الهرب ،
واليك فقرة من خطاب ارسله اسماعيل حمدي مدير الدقيلية في
ذلك الحين نقله عن كتاب الدكتور مصطفى الحفناوى عن قناة
السويس « ان العمال الذين جمعوا من مديرية الدقيلية يتهبون
من الاشغال ، وان اثنين وستين عاملا منهم هربوا ليلة امس ، كما
هرب منهم هذه الليلة مائة وتسعة وتسعون رجلا ، وطلقوا حين
فرارهم اميرة نارية ، بقصد تحريض سائر الانفار على الفرار .
اما الذين جمعوا من مديرية الروضة البحرية وقسم طلخا وقسم
دسوق فقد هربوا كذلك ، وذكر ان دى ليسبس قد ابلغه انه
ينبغى على كل عامل ان يحفر في اليوم مترين مكعبين »

وقد اخض الياس الايوبي مؤرخ عصر اسماعيل المطالب
التي توجهت بها مصر الى الشركة وحاولت الاستماعة بتركيا
وانجلترا في تحقيقها تلافيا لبعض اضرار اتفاقية ٥ يناير ١٨٥٦
الشائنة فيما يلي :
اولا : اعادة الاطيان التي منحها سعيد للشركة الى الحكومة
المصرية

ثانيا : تحريم اقامة حصون واستحكامات حربية على شاطئ
القناة مطلقا ، حتى لا تخرج الشركة عن صفتها التجارية .

ثالثا : إلغاء الشرط الذى يلزم الحكومة بتقديم اربعة اخماس العمال ، فان لم يمكن ذلك يخفض العدد الذى تلتزم الحكومة بتقديمه الى مالا يزيد على ستة الاف عامل ، وبشرط ان تدفع الشركة اجورهم ، وان يظلوا فى كل الاحوال تابعين للحكومة المصرية ، فلا يخضعون لسيطرة الشركة .

وقد ذكرنا من قبل كيف تخلصت مصر - بصورة مؤقتة من قيود قناة الماء العذب وفرعيها

وشعر دى ليسبس بان الحكومة المصرية لا تنوى ترك الجبل على الغارب للشركة تفعل بارض مصر وبابنائها ما تريد فبادر وجمع الجمعية العمومية لشركته فى يوليو ١٨٦٢ والقى فيها خطابا طويلا هاجم فيه انجلترا وقال ان تحريم السخرة فكرة لم تنشأ فى تركيا وانما فى لندن ، وقال ان الاولى بالانجليز ان يوجهوا ما يتظاهرون به من عواطف انسانية لشئون بلادهم ، بدلا من التمسح بالفلاحين المصريين ..

وبعث اسماعيل وزيره ارتين نوبار الى باريس ليطلع الحكومة الفرنسية على سوء تصرفات دى ليسبس وعلى سوء مركز الشركة المالى ، وكيف انها لا تلتبث ان تعلن افلاسها ، لانها اقامت حسابها كله على السرقة والنهب والسخرة والرشوة ، وما دامت الحكومة المصرية قد اوقفت السخرة فالشركة مفلسة لامحالة ، وبالفعل اقتنع رئيس الجمعية التشريعية الفرنسية بما قاله نوبار ، وتحدث هذا الرجل الى الامبراطور نابليون الثالث فى ذلك ، اما دى ليسبس فقد كسب لصفه وزير الخارجية الفرنسية ، ودارت المعركة حول مصر القناة داخل فرنسا نفسها ، واتهم الفرنسيون رئيس الجمعية التشريعية بانه ماجور لنوبار ، وان نوبار اجبر انجلترا ..

واشتدت المعركة بين مندوب مصر وانصاره ودى ليسبس وانصاره فى باريس ، وفى اناتها تكشف دى ليسبس عن

حقيقته التي انتهت به الى السجن ، فبدلاً من أن يدرس مطالب الحكومة المصرية ويناقشها في هدوء وحسن نية لجأ الى اعجاب الاساليب في مغالبة نوبار، فاقام عليه دعوى قذف في حق الشركة ، واقتاده الى محكمة السين ليحاكمه قضاة فرنسيون، ثم دبر مظاهرة مسرحية في شكل وليمة ضخمة كان ضيف الشرف فيها الامير جيروم نابليون ابن نابليون الثالث وأميرال فرنسي يسمى دويان . . . وقد اقيمت هذه المظاهرة في سراى الصناعات في باريس ، وخطب فيها جيروم هذا فقال كلاماً وضيعاً لا يليق بأمير ، فقد قال عن الشرقيين عامة ان مثل الشرقيين في مشروعاتهم مثل رجل يفقد بنظونه لاهماله حياكة زر فيه ، وقد ضحك الموجودون - وعددهم يزيد على ألف وخمسمائة من هذه الفكاهة السمجة ، ثم اعلن انه يؤيد دى ليسبس في اعماله كلها ويرعى الشركة لانها شركة فرنسية . وردد دى ليسبس كلامه المهود ومضى يؤكد ان فرنسا ينبغي ان تؤيد المشروع لان مستقبل فرنسا في الخارج يتوقف على تنفيذه بالصورة التي يراها دى ليسبس .

وخرج دى ليسبس من هذا الحفل وقد امتلأ ثقة بنفسه وأمن انه سيرغم مصر على أن ترضخ لارادته وتسوق اليه المصريين ليعملوا في قنواته بالمجان ، وأراد أن يستغل الصدى البعيد الذي أحدثته هذه المظاهرة أسوأ استغلال ، فتقدم لمصر بمشروع صلح هو أسوأ من اتفاقية ٥ يناير ١٨٥٦ ، مشروع يتلخص في أن تحتفظ الشركة بملكية ترعة المياه الحلوة وترد الى مصر مائة ألف هكتار من الاراضي التي استولت عليها وتكتفي بستة الاف عامل . . وفي مقابل ذلك تتنازل مصر عن كل الاسهم التي اشترتها ومقدارها ١٧٧٦٤٣ سهماً وتتنازل عن حقها في الارباح وقدرها ١٥ في المائة ، وتدفع علاوة على ذلك ١٧٩٠٠٠ فرنكاً . . ثم . . تكليف مصر بأن تستصدر من الدولة العثمانية موقعة رسمية على شق القناة !

والتقدم يمثل هذا العرض يعد في ذاته جريمة اخلاقية ، وهو في ذاته مثال من أمثلة العدالة الاوروبية حيال أمم الشرق خلال القرن التاسع عشر ، عدالة تقوم على أن أولئك الشرقيين ليسوا بشرا من الناس بل صمغ ينبغي أن تسرق أموالهم وتذهب بلادهم وتهدر حقوقهم لصالح السيد الاوروبي ، وهذا الذي تقدم به دى ليسبس في فبراير ١٨٦٤ يبدو غريبا في ذاته ، ولكنه يبدو طبيعيا اذا نظرت اليه في نطاق السياسة العامة التي اتبعتها أوروبا حيال أمم الشرق خلال القرن الماضي وإلى ما قبل الحسب العالمية الاولى ، سياسته تقوم على الارهاب والتهديد بالمدافع والرصاص ، فقد وجهت المدافع إلى صدر الهند واندونيسيا والصين وايران وتركيا وافريقية كلها ، وفي ظلال المدافع نهب الاوروبي كل شيء في بلاد الشرق ، وهذا الذي فعلته أوروبا في مؤتمر لندن في أغسطس ١٩٥٦ لا يبدو أن يكون صدى لهذا اللون من التفكير ومحاولة لحل مسألة مالية بواسطة الارهاب والتهديد بالحرب والاحتلال ..

ذلك أن الاراضي التي تبين أنها تزيد عن حاجة الشركة كان ينبغي أن ترد إلى مصر دون مقابل ، فإن فرمان سنة ١٨٥٦ عندما سمح لها بأن تستولى على ما تحتاجه من الارض لم يقدر أن رجال الشركة سوف يأخذون أضعاف ما يريدون لكي يبيعوه بعد ذلك لمصر . ثم ان مصر لم تلتزم بتقديم العمال كما قلنا ، ولكن الشركة خسرت عبارة « ينبغي أن يكون خمسا العمال من المصريين » بأنه التزام من مصر بتقديمهم ، وحتى لو أننا سايرنا رجال الشركة في تفسيرهم ، فهل معنى ذلك ان تقدم مصر ٢٠ ألف عامل بصفة مستمرة ولو أضر ذلك بزراعتها ؟ ومن الذي حدد هذا العدد ؟ الشركة نفسها ، فإذا رأت مصر ان في ستة الاف كفاية ، فهل تدفع تعويضا للشركة عن ذلك ؟ ثم ، مهما كان هذا التعويض ، هل يصل إلى حرمان مصر من أسهمها كلها وحصتها في الارباح .. ثم تدفع غرامة فوق ذلك ؟

أنا ندع الحكم على ذلك العرض للضمير الانساني ، ونرجو ان يكون قد تقدم ! ولا حاجة بنا الى ترديد رأينا في ذمة هذا الرجل فردينان دى ليسبس فما هو الا افاق محتال ، وليس هذا هو حكمنا نحن عليه ، بل هو حكم محكمة فرنسية قضاتها فرنسيون ، اذانوه وحكموا عليه بالسجن وهو في حدود الثمانين من عمره ، وليعذرني القارىء في هذا التعبير لاننى اعتقد انه قد ان الاوان لتصفية الحساب الطويل بين الشرق والغرب ، أن أن نقول الحقائق في صراحة وقوة حتى يعلم من لا يعلم من أهل الغرب أسباب الشك والريبة التي تاصلت في نفوسنا نتيجة لتجارينا مع أوروبا خلال قرن ونصف من الزمان .

وقد يحسب القارىء أننا نحكم على الضمير الاوروبى كله بتصرفات رجل مثل دى ليسبس ، ولكن الحقيقة أن الضمير الفرنسى كله يؤيد هذا التفكير الوضع حيال شعب مسالم كشعب مصر ، وليس أدل على ذلك من أن نابليون الثالث امبراطور فرنسا قد أصدر فى الموضوع حكما لا يبعد كثيرا عن مستوى دى ليسبس . ذلك أن هذا الاخير دبر حيلة خسيسة جازت على مصر ، فما زال يسعى حتى جعل الامبراطور يعرض نفسه حكما بين الشركة ومصر ، وما كانت مصر لتظن أن رجلا كهذا يتربح على اكبر العروش الاوروبية في زمانه يبلغ به موت الضمير الى الدرجة التي تجلت في حكمه . ولقد حسب اسماعيل ان نابليون الثالث ينصفه ، فطلب اليه ان يكون حكما بينه وبين الشركة ، وفوض له الامر كله ووعد بأن يقبل حكمه .

وجزاء على هذه الثقة فى شرف رجل من « أشرف » البيوت الاوروبية ، أصدر الحكم النبيل الحكم التالى :

١ - ابطال حق الشركة فى مطالبة الحكومة بتقديم العمال المصريين ، والزام الحكومة المصرية فى مقابل ذلك بدفع تعويض مالى للشركة قدره ٣٨٠٠٠٠٠٠٠ فرنك ذهبى .

٢ - تتنازل الشركة للحكومة المصرية عن كل حق في ترعة المياه العذبة ، وتلتزم الحكومة المصرية باتمامها مع احتفاظ الشركة بحق الانتفاع بها ، والزام الحكومة المصرية في مقابل هذا التنازل بأن تدفع للشركة تعويضا قدره ١٦ر٠٠٠ر٠٠٠ فرنك ذهبى .

٣ - اكتفاء الشركة بمساحة ٢٣ر٠٠٠ هكتار من الارض (٢٦ ألف فدان) ورد الباقي وقدره ستون ألف هكتار (١٢٠ ألف فدان) في مقابل دفع تعويض قدره ٣٠ر٠٠٠ر٠٠٠ فرنك .

أى أن مصر ألزمت بدفع تعويض للشركة قدره ٨٤ مليون فرنك (٢٣٦٠ر٠٠٠ جنيه) في مقابل « التنازل » عن أشياء حصلت عليها من الخديوى محمد سعيد دون مقابل .

لم تدفع هذه الشركة لمصر مليما في مقابل ما كسبته من فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ : أخذت الاراضى بالمجان ، والعمال بالمجان والتزمت مصر باقامة ما تطلبه الشركة من المبانى بالمجان ، واعطيت الشركة الحق فى الاستيلاء على ما ترى الاستيلاء عليه من املاك الدولة دون مقابل ... كل ذلك منحتة مصر ..

ومع ذلك فقد قال دى ليسبس فى ١٥ مارس سنة ١٨٦٤ :
« الا فليكنوا اذن عن الكلام معنا فى توضيحات تحملتها الحكومة المصرية وفى نكران الشركة للجميل ، فالحقيقة هى أن الحكومة المصرية لم تقم بأى توضيحية من أى نوع لتنفيذ قناة السويس »

مقالات
عن قناة السويس
ومشروعات التنمية

للعبدالقادر هاشم



الهيكل تمثال دلسبس بعد قرار التأميم

مصرية شركة القناة

ان كل الادلة تتضافر لتبرهن على أن قناة السويس كانت منذ انشائها قناة مصرية تجرى فى أرض مصرية وتخضع للسيادة المصرية الامر الذى نصت عليه كل احكام المحاكم المختلطة والاتفاقيات والمعاهدات وأكدت جميع المفاوضات التى تمت بين مصر وبين غيرها من الدول ٠٠٠ سواء فى فرمان ١٨٥٤ أو فى فرمان واتفاقية ١٨٦٦ أو اتفاقية ١٨٨٨ أو معاهدة ١٩٣٦ واتفاقية الجلاء ١٩٥٤ .

فى عام ١٨٥٤ منح خديوى مصر فردينان دى لسبس امتيازاً لحفر قناة بين البحر الابيض المتوسط والبحر الاحمر ماراً ببرزخ السويس .

فجاء فى المادة الاولى من هذا فرمان ان مهمة الشركة التى يؤسسها فردنان دى لسبس هى شق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء واعساد مدخلين كافيين احدهما على البحر الابيض المتوسط والاخر على البحر الاحمر وكذلك بناء مرفأ أو مرفأين .

وجاء فى المادة ١٦ من اتفاق وفرمان ١٨٦٦ انه بما ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها .

وجاء فى المادة ١٣ من اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ انه « فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها فى هذه المعاهدة لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديوى وامتيازاته المستمدة من فرمانات » .

وان تسمية شركة قناة السويس بالعالمية مسألة تجارية لا
أكثر ومثلها في ذلك الشركة الدولية لعربات النوم والقطارات
السريعة الأوروبية فهذه الشركة بلجيكية ولو أنها قد سميت
بأنها دولية .

كما اعترفت بريطانيا بأن شركة قناة السويس العالمية للملاحة
البحرية شركة مصرية وتمسكت بذلك في دفاعها أمام محكمة
الاستئناف المختلطة في القضية المعروفة باسم (قضية الوفاء
بالعملة الذهبية التي صدر الحكم فيها بتاريخ ٢٤ فبراير سنة
١٩٤٠) فقد قررت الحكومة البريطانية في مذكرتها التي قلمتها
بجلسة ١٢ أبريل سنة ١٩٣٩ بما يلي :

« ان الشركة شخص معنوي بحكم القانون المصري الخاص وأن
جنسيتها وصفتها مصرية بحتة ولا يمكن ان تكون غير ذلك
وتسرى عليها حتما القوانين المصرية » .

كما جاء في هذه المذكرة البريطانية « حقا ان هذه الشركة
تأسست تحت اسم شركة قناة السويس البحرية العالمية ولكن
ما هي مدى هذه التسمية ؟ » .

من الثابت ان هذه التسمية لا يترتب عليها بأي حال من الاحوال
سلب الشركة جنسيتها المصرية فهي مصرية بحكم المبادئ القانونية
العامة وبالاخص حكم مبادئ القانون الدولي الخاص وعقد
تأسيسها .

لأنها منحت التزاما منصبا على أملاك عامة مصرية ولأن مقرها
الرئيسي ومركز أعمالها الوحيد بمصر .

ولأنه لا يتأتى أن تكون مصرية وغير مصرية في الوقت ذاته
أو أن تكون مصرية وعالمية بمعنى أجنبية فان المبادئ القانونية
تعارض وهذا النظام المتناقض وتتناهى معه اطلاقا .

كما أن الباب العالى لم يقبل اعتماد عقود الالتزام المنسوحة
للمشركة ونظامها الا بشرط صريح والزامى • وبغيره ما كان يتم
هذا الاعتماد وهو أن تكون مصرية بحتة وتبقى خاضعة لقوانين
وعادات البلد •

ان فرض الباب العالى الجنسية المصرية على الشركة واخضاعها
حتما لقوانين وعادات البلد عمل يتفق وينسجم انسجاما كاملا مع
جميع مبادئ القانون الدولى والقوانين الدستورية للسلطة
العثمانية ولم يكن ذلك من قبيل التعتن أو الارهاق وانما كان
ذلك تطبيقا للمبادئ القانونية العامة •

وان مجرد تسمية الشركة بأنها عالمية لا يسلبها جنسيتها
المصرية اطلاقا • وان معنى تسميتها عالمية كما أبانت ذلك محكمة
الاستئناف المختلطة فى حكمها الصادرين بتاريخ يونية سنة
١٩٢٥ و ١٨ يونية سنة ١٩٣١ فى قضيتى مسندات الشركة
واسهمها يرجع الى ان الشركة كانت مضطرة لجمع رؤوس أموالها
من شتى أنحاء العالم وتحرير صكوكها بلغات مختلفة كما كان يجب
أن يضم مجلس ادارتها ممثلين عن جميع البلاد ذات الشأن
لضمان المساواة فى معاملة جميع عملائها •

تلك هى النتائج الوحيدة التى تترتب على وصف الشركة بأنها
عالمية وذلك طبقا لعقود التزامها ونظامها •

وفى الواقع ان كل ما يمكن أن يقال فى هذا الصدد هو أن
الشركة مصرية الجنسية بحكم عقود التزامها ونظامها وانها عالمية
من حيث طابعها ولا يتأتى من النتائج القانونية والنتائج المترتبة
عليها الجمع بين طابعها العالمى وتبعيتها لجنسيتها المصرية •

ان النتائج القانونية والشرعية التى تترتب حتما على جنسية
الشركة المصرية واخضاعها قطعا بصفة أمرة لقوانين وعادات مصر

مردحا القانون الذى يحكم العقد الذى ارتبطت به الشركة ازاء
أصحاب السندات وفى تحديد محل الالتزام الذى عقدته الشركة »

القناة جزء لا يتجزأ من مصر

لقد جاء فى القاموس الديبلوماسى الذى يصدر عن الاكاديمية
الدبلوماسية بباريس وهى الاكاديمية الوحيدة من نوعها فى فرنسا
التي تعالج جميع المسائل الدبلوماسية والدولية ويتكون هذا
القاموس من خمسة أجزاء ويشترك فى اعداده وتحريره أكثر من
٢٧ رئيس دولة و ٥٠ وزير خارجية و ٥٠٠ سفير ووزير مفوض
وأعضاء الاكاديمية يمثلون ٧٣ دولة يعالج هذا القاموس جميع
المسائل المتعلقة بالمسائل الدبلوماسية والدولية فى جميع
أنحاء العالم ..

وقد جاء فى الصفحة ٨٧٢ من الجزء الثانى لهذا القاموس
ما يأتى :

كلف المسيو فردينان دى ليسبس طبقا لاحكام فرمان عام
١٨٥٤ بحفر قناة السويس ويعتبر هذا فرمان القانون الاساسى
لقناة السويس ..

وفى ما يلى أهم الاسس التى يستند اليها الامتياز طبقا لاحكام
هذا فرمان - حيث أن القناة جزء لا يتجزأ من الاراضى المصرية
لا يسرى الامتياز الذى منح لمدة ٩٩ سنة الا بالنسبة لبناء وادارة
القناة التى يجب أن تكون طريقا مائيا للسفن الكبرى .

وتسائل الكاتب عما اذا كانت القناة تعتبر جزءا من الاملاك
البرية أو من الاملاك البحرية المصرية ثم أجاب على هذا السؤال
قائلا بأن المسألة فصل فيها بصفة نهائية واعتبرت القناة جزءا من
الاملاك البحرية المصرية .

وقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من معاهدة التحالف بين مصر وبريطانيا الموقعة سنة ١٩٣٦ على الآتى :

« بما أن قنال السويس الذى هو جزء لا يتجزأ من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما هو أيضا طريق أساسى للمواصلات للأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الإمبراطور بأن يضع بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة » .

كما نصت المادة الثامنة من الاتفاقية الموقعة فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٤ بين حكومة جمهورية مصر وحكومة المملكة المتحدة على الآتى :

« تقرر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هى جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائى له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعبئان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى التاسع والعشرين من أكتوبر سنة ١٨٨٨ » .

ويتوج هذه الأدلة العديدة على أن القناة جزء لا يتجزأ من الاراضى المصرية رأى المسيو شارل رو فى مؤلفه «برزخ السويس» إذ يقول فى الجزء الثانى منه ص ١١١ ما نصه :

« ان الارض التى تمر بها القناة والواقعة فى منطقة الحياد لا تزال جزءا لا يتجزأ من مصر وان حقوق صاحب السيادة الإقليمية وبمعنى آخر حقوق الخديوى والسلطان تحفظها بصفة مطلقة اتفاقية سنة ١٨٨٨ إذ أن أولى الامر قد احتفظوا بحق اتخاذ كافة التدابير اللازمة للدفاع عن مصر وحفظ النظام » .

حفر القناة بمصر وبسواحل مصرية

ان الذى حفر القناة هم المصريون ومات منهم ١٢٠ ألف شخص وتضمن عقد الاتفاق بين سعيد ودبليسبس أن تقدم مصر ألوف الفلاحين للعمل فى حفر القناة بلا أجر وأن يحضروا زادهم من بيوتهم وعندما حاولت مصر التخلص من هذه السخرة الشنيعة تدخل نابليون الثالث امبراطور فرنسا فى الامر وقضى بأن تدفع مصر ٣ مليون جنيه للشركة كتعويض عن السخرة .
وكان رأس مال الشركة نصف مليون جنيه بينما تكلف حفرها ما يزيد عن ١٦ مليون جنيه دفعتها مصر ...

التأميم حق من حقوق السيادة :

ان تأميم شركة القناة عمل من صميم أعمال السيادة المصرية لان شركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية وكلت اليها الحكومة المصرية سنة ١٨٥٦ القيام بهذا العمل وقد سحبت مصر هذا التوكيل لتقوم هى بهذه التبعة . وحق التأميم حق معترف به فى جميع الدول بل أن بعض الدول قامت بحركة تأميم واسعة كبريطانيا مثلا التى أممت السكك الحديدية والفحم والنقل .
وفرنسا التى أممت السكك الحديدية والغاز والكهرباء والدخان وشركة النقل المشترك فى باريس وكذلك أممت مصانع رينو للسيارات لتعاملها مع الألمان وصنعا دبابات لها ابان الحرب فأممتها دون دفع تعويضات لها .

ورفع أصحاب هذه المصانع دعوى على الحكومة الفرنسية أمام القضاء الفرنسى فقطضت تلك المحاكم بغير شرعية قرار التأميم وقررت إعادة المصانع الى أصحابها وكانت العملية فى بادىء الامر عملية كيدية ولا علاقة لها بالصالح العام .
ثم ان فرنسا اصدرت سندات حرب خلال الحرب العالمية اکتتب فيها مئات الألوف من الأمريکيين واستعملت تلك الدولارات للأعمال الحربية ثم رفضت دفع هذه السندات لأصحابها .

وليسَت السوابق التاريخية هي التي توازِر حق مصر في التأميم . فحسب بل ان هيئة الامم المتحدة أصدرت في عام ١٩٥٢ قرارا يقضى بأن :

« لكل دولة الحق في استغلال مواردها وثروتها لرفاهية شعبها » ..

وما عملته مصر من تأميم للقنال ما هو الا تنفيذ لهذا القرار .. ومصر عندما أممت قناة السويس كانت تدافع بذلك عن نفسها ، دفاعا شرعيا ذلك ان شركة القناة كانت تكون دولة داخل الدولة، فقد انتزعت جزءا من أرض الوطن استقلت بإدارة شبثونه من شتى النواحي . فكانت تكون ركيزة للاستعمار في مصر ذلك أن الاوامر والسياسة التي كانت تتبعها هذه الشركة كانت ترسم في مقر المكتب الاداري في باريس بينما المقر القانوني لتلك الشركة المساهمة المصرية كان في الاسكندرية وفقا لفرمان سنة ١٨٥٦ . ان الحكومة المصرية كانت تستأذن من شركة القناة لبناء أى نقطة للبوليس ومكاتب البريد والمباني الحكومية ... وهكذا كانت الشركة دولة داخل الدولة ..

حرية الملاحة في القناة مكلولة :

منذ أن افتتح العمل في قناة السويس في إبريل سنة ١٨٦٩ ظلت الملاحة تسير في القناة بحرية تامة تحت إشراف مصر وحمايتها ولم تتعطل الملاحة اطلاقا . ولم تطلب أية دولة ايجاد أى لجنة دولية للإشراف على حرية الملاحة . وفي خلال الحرب السبعينية بين فرنسا وألمانيا حينما كانت القناة تحت إشراف مصر ولم تكن مصر محتلة من بريطانيا - قامت مصر للإشراف على حرية الملاحة وسمحت بمرور كل السفن وقد اعترفت كل الدول بقدرة مصر على حرية الملاحة بل ان القساود البريطانيين أنفسهم اعترفوا بذلك ..

ومصر هي التي قامت بحماية حرية الملاحة في القنال في
الحربين الاولى والثانية بل ان الجنرال اللنبي اعترف بأن ١٢٠
ألف مصرى كانوا يعملون في بناء الخنادق والاستحكامات لحماية
القتال في الحرب العالمية الاولى ..

كذلك اعترف المستر تشرشل بأن الذي كان يدافع عن قناة
السويس في الحرب العالمية الثانية هم جنود مصر .

انجلترا هي التي انتهكت حرمة حرية الملاحة :

وجدير بالذكر ان بريطانيا التي تتباكى اليوم على حرية
الملاحة ، كانت هي اول من انتهكت حرمة هذه الحرية .

فقد رفضت انجلترا المراقبة الدولية لحرية الملاحة طول مدة
احتلالها لمصر بالرغم من أنه جاء في اتفاقية ١٨٨٨ ما يلي :

« انه في حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية
المرور فيها يجتمع المندوبون لاجراء المعايينة وابلاغ الخديو لاتخاذ
اللازم وعلى أى حال يجتمع المندوبون مرة كل سنة على الاقل لتنفيذ
المعاهدة تنفيذا حسنا ..

ولم تجتمع هذه اللجنة مرة واحدة ورفضت انجلترا طول مدة
احتلالها لمصر منذ سنة ١٨٨٢ الى سنة ١٩٥٦ أى اشراف من أى
لجنة دولية على حرية الملاحة ..

كذلك انتهكت انجلترا وفرنسا حرية الملاحة في القنال
وسخرتاها لارادتهما - وقد جاء في القاموس الدبلوماسي تحت
بند السويس ، (انه في عام ١٤ و ١٨ و ١٩ وقفت الاساطيل
الانجليزية والفرنسية بجوار القناة ولم يحترم الانجليز الملاحة عبر
القتال في تلك السنوات وفي عام ١٩١٤ عندما أعلنت انجلترا
حمايتها على مصر أغلقت أبواب القناة في وجه السفن الحربية
الممادية مخالفة بذلك أحكام المادة الاولى من اتفاقية ٢٩ أكتوبر

سنة ١٨٨٨ التي نصت بأن تظل قناة السويس البحرية بصفة
دائمة حرة ومفتوحة في زمن السلم كما في زمن الحرب لجميع
السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها .

كما اعترف بذلك لورد لويدي فقال ان انجلترا قد تجاهلت أى
اعتبار غير أهدافها ورغبتها في الحصول على النصر بأى ثمن
وداست على جثة القانون ولم تقم لصر أى وزن . وقال ان انجلترا
في سنة ١٩١٦ جعلت دلتا النيل كلها معسكرا بريطانيا أما قناة
السويس فقد أصبحت مجرد طريق مواصلات للحلفاء أى لم تعد
طريقا للملاحة العالمية كما نصت معاهدة القسطنطينية سنة ١٨٨٨
وقال ان معسكرات الاسماعيلية والقنطرة كانت للاستراتيجيين
والهنود والبريطانيين وأما أهل البلاد فكانوا يقطعون الخشب أو
ينزحون الماء ..

سيطرة الجنس الابيض

والآن لماذا يصرخون ؟ ان الرد على هذا الصراخ ملخص في
كتاب (السويس وبناما) للكاتب الشهير اندريه سيجفرد عضو
الأكاديمية الفرنسية واستاذ العلوم السياسية في باريس الذي
قال ضمن ما قاله « ان الفضل في استثمار موارد العالم يرجع
الى القارة الاوربية » .

والواقع ان ذلك عبارة عن ظاهرة غريبة ولا يزال الجنس الابيض
(يعنى بذلك الاوروبيين والغربيين) بصفة عامة هو المسيطر على
الموقف وقد أدت هزيمة اليابان الى محو كل منافسة خارجية على
الاقل في الوقت الحاضر .

ويبدو كل من قناة السويس وقناة بناما اللتين تقعان تحت
سيطرة الجنس الابيض واللتين توصلان - المحيطات بمثابة آلات
... لسيطرة هذا الجنس لانها من الاعمال التي افرد بها جنسنا
وهذا الجنس هو الذي يقوم بادارتها دون سواء حتى أصبحت
قناة السويس وقناة بناما ضرورتين لحضارتنا .

• وتصل درجة الكمال فى الإدارة والانتظام الى حد أنه غاب عن
بالنا شروط محافظتها حتى أننا نسينا أن الذين يديرون هذين
المرفقين هم من الغربيين ويتلقون أوامره من باريس ولندن
رواشنطون تنفيذا لنظام سياسى مصدره الجنس الابيض هو
الدافع وهو الذى يمولها بالرؤساء والاختصاصيين وبصفة عامة
بالتنظيم والكفاية • فهل لنا ان ننسى ذلك ؟

ان التفوق الذى أظهره الغرب حتى الان أكثر تعقدا مما يظنه
الذين يسعون أن يحلوا محله ويمكن للمقلدين أن يكتسبوا مهما
كانت مهارتهم لانه من الجائز جدا دراسة فن تسيير الآلات
وإدارتها بنفس المهارة التى يديرها مخترعوها ولكن المهم فى
الموضوع هو اختراع تلك الآلات وتحسينها وتجديدها وتنسيقها •
ولا يزال هذا من مميزات الجنس الابيض أو بالاحرى من بعض
أجزاء الجنس الابيض ... »

قناة السويس والإطعام العربية

ترجمة ١٩٢٦

الأستاذ محمد الخليل

عندما ازدادت حدة التوتر الدولية فى عام ١٩٣٥ بقيام الحرب بين ايطاليا والحبشة ، دخلت مصر وبريطانيا فى مفاوضات انتهت بتوقيع معاهدة ١٩٣٦ التى تنص مادتها الثامنة على ما يلى :
« بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما أنها أيضا طريق للمواصلات بين الاجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة فى القناة وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور بأن يضع فى الاراضى المصرية وبجوار القناة بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة ، ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الاحوال كما أنه لا يغل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » .

وقد بينت هذه المادة الثامنة الصفة الاساسية للقناة وهى أنها جزء لا يتجزأ من اراضى مصر ، ويترتب على هذا حق مصر على القناة باعتبارها جزء منها ، وأهم هذه الحقوق ما يتفرع عن حلكية الدولة وسيادتها على أى جزء من اقليمها كحق الدفاع ، وليس لبريطانيا قانونيا أن تشارك مصر هذا الحق ولكنها فقط تتعاونها باعتبارها دولة حليفة لها .

وتعتبر المادة الثامنة من هذه المعاهدة انتهاكا لاتفاقية ١٨٨٨ ، اذ أن وجود القوات البريطانية بمنطقة القناة سبب تعطيل حرية المرور فعلا بالنسبة لسفن الدول التى دخلت حربا ضد بريطانيا فى الحرب العالمية الثانية ، وهى ايطاليا والمانيا

واليابان ، دون أن يكون لهذا التعطيل مسند من اتفاقية ١٨٨٨ ، ثم إن اتفاقية ١٨٨٨ تقضى بمبدأ المساواة ولا يجوز للدولة موقعا أن تحصل على ميزات خاصة تتصل بالقناة فيما قد يعقد مستقبلا من اتفاقات ومعاهدات ، ولما كانت بريطانيا من الدول الموقعة على المعاهدة المذكورة فلا يحق لها تطبيقا لهذه الاحكام ان تحصل لنفسها دون وجه حق على وضع قواتها بجسوار القناة لحراستها أو بالأصح لحراسة مصالحها لا الصالح العام ، وهذه طريقة لاحتكار القناة لها ولحلفائها . وهناك نقطة أخرى وهي أنه لضمان احترام النظام الذي وضعت اتفاقية ١٨٨٨ ، يجب أن تكون حراسة القناة مهمة تباشرها الدولة صاحبة السيادة والسلطة القانونية عليها ، ولذلك نجد أنه ليس لبريطانيا ذكر أو وضع خاص بين هذه الاحكام جميعها فلا يحق لها أن تنفرد دون غيرها من الدول الكبرى بمرکز خاص يقدمها على هذه الدول . وقد بينت معاهدة ١٨٨٨ أنه لا يجوز حشد قوات أو اقامة تحصينات على ضفتي القناة . وأباح الاتفاقية لمصر حق تجاوز حكم هذا النص في حالة التدابير التي تتخذ لتنفيذ المعاهدة والدفاع عن القناة وباقي الاراضى المصرية مع شرط أساسى هو ألا تستخدم لهذا الغرض الا « قواتها الخاصة » من هذه الاسباب كلها ترى التعارض الواضح بين المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ وبين اتفاقية ١٨٨٨ .

مصير حرية الملاحة في خلال الحرب العالمية الثانية وبعدها :

اضطربت الامور في عام ١٩٣٩ وأعلنت الحرب في أول سبتمبر ، فقد تدخلت بريطانيا تدخلًا كاملاً لحماية القناة باعتبارها نقطة ذات أهمية حربية قصوى لجيوشها وجيوش حلفائها واستفادت من نصوم معاهدة ١٩٣٦ إلى أقصى حد ممكن ، فقامت بريطانيا بإقامة التحصينات وحشد قواتها ،

والمرابطة بسفن حربية داخل مجراها في البحيرات المرة ، وبمعنى آخر تدخلت دولة أجنبية بشكل انفرادى للدفاع عن القناة ، وهذه مخالفة فاضحة وانتهاك لمعاهدة ١٨٨٨ .

وبعد انتهاء الحرب عقد مؤتمر في سان فرانسيسكو في ٢٥ أبريل ١٩٤٥ ضم الدول التي انضمت للحلفاء بإعلان الحرب على دول المحور ، وكان الغرض منه وضع ميثاق دولي يحقق التعاون الدولي وصيانة السلام ، وتشرف عليه وتمثله هيئة من الدول التي اشتركت في وضعه ومن ينضم اليها ، وانتهى المؤتمر بعد عدة جلسات الى وضع ميثاق الامم المتحدة . ولما كان لهذا الميثاق الدولي الجديد أثره على سائر المشاكل التي تتعلق بالمناطق الحيوية في العالم ، وعلى كثير من المعاهدات الخاصة والعامة ، لهذا يلزمنا معرفة مدى هذا الاثر بالنسبة لنظام قناة السويس .

١ - ظهر هنا التناقض بين أحكام ميثاق الامم المتحدة وأحكام اتفاقية ١٨٨٨ :

دولة في حالة حرب مع أخرى ، وتطلب سفنها المرور بالقناة فتعطيها الاتفاقية هذا الحق ، ولكن حسب أحكام الفصل السابع من ميثاق الامم المتحدة ترى الامم المتحدة تطبيق مادتيه ٤١ و٤٢ على الدولة المعادية وقد يكون من هذه العقوبات قفل قناة السويس في وجه سفنها ، وهذا هو الوضع القائم بين مصر واسرائيل ، مع اختلاف كبير هو ان معاهدة ١٨٨٨ وميثاق الامم المتحدة تعطيان مصر حق قفل القناة في وجه سفن اسرائيل ، وان كان صدر عن مجلس الامن قرار بالزام مصر بفتح القناة فهذا يرجع الى سيطرة الدول الغربية التي يهيمنها قيام اسرائيل .

٢ - تنص المادة الثانية من ميثاق الامم المتحدة على أن « تقوم الهيئة على مبدأ ، المساواة في السيادة بين جميع أعضائها ، ولذلك يجب ألا يقوم احتلال دولة لأخرى وهما منضمتان لهيئة الامم المتحدة ، والا كان هذا اخلافاً بأحكام ميثاق الامم المتحدة ، لهذا

كان احتلال بريطانيا لجزء من أراضي مصر غير مشروع وواجب الزوال .

٣ - وفي ١٤ ديسمبر عام ١٩٤٦ توصلت الجمعية العمومية للأمم المتحدة الى قرار خاص بمسألة احتلال القوات الاجنبية لأراضي دولة عضو في الهيئة أوصت فيه الدول بأن « تسحب بغير ابطاء القوات المربطة في أراضي الاعضاء بغير رضائها الصادر عن حرية وفي صورة علنية تشمله معاهدات واتفاقات متلائمة مع أحكام الميثاق وغير مناقضة لاتفاقات دولية » وهذا القرار ينطبق على مرابطة القوات البريطانية بجوار قناة السويس لانها قوات أجنبية ترابط في أراضي مصر التي هي عضو في الامم المتحدة ، وبغير رضائها .

مركز القناة بعد توقيع اتفاقية ١٩٥٤ :

وقد قامت مفاوضات عديدة بين مصر وبريطانيا ابتداء من عام ١٩٤٦ فبدأ بمفاوضات صيدقي - عام ١٩٤٦ ثم تقديم شكوى الى مجلس الامن بواسطة النقراشي في عام ١٩٤٧ ، ثم مفاوضات ١٩٥٠ و ١٩٥١ مع حكومة الوفد التي ألغت فيها المعاهدة الغاء سوريا .

ثم استمر الوضع على ما هو عليه الى أن قامت ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ ، وكان أهم أهدافها هو تحرير مصر من رقبة الاستعمار والعمل على خلق وعي قومي عربي ناضج يستطيع أن يواجه ويكافح كل التيارات الاستعمارية التي تريد استغلاله . وبعد جدال ومناقشات طويلة انقطعت أثناءها المحادثات استطاعت كل من مصر وبريطانيا أن تصلا الى اتفاق خاص بجلاء القوات ، البريطانية عن منطقة القناة ، وهو اتفاق ١٩٥٤ ، السذي بمقتضاه خرج آخر جندي بريطاني في ١٨ يونيو ١٩٥٦ .

وما يخصنا في اتفاقية ١٩٥٤ في هذا المجال هو المادة الثامنة التي تقول :

« تشهد الحكومتان المتعاقدتان ان قناة السويس البحرية ، التي هي جزء لا يتجزأ من مصر ، هي ممر مائي له أهمية عالمية من الوجهة الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية ، ويظهر تأكيدهما بالتمسك بالاتفاقية التي تضمن حرية الملاحة الموقعة في القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨ » .

والملاحظ هنا ان هذا النص لم يذكر تلك النقطة التي كانت بريطانيا تمسك بها دائما وتجعلها امتيازاً فردياً لها في كل اتفاق ، وهو ان القناة طريق أساسي للمواصلات بين الاجزاء المختلفة للامبراطورية ، فقد كانت مصر حذرة بالآ تعطي صفة فردية لاحدى الدول وصممت على معاملة الدول على قدم المساواة كما نصت بذلك اتفاقية ١٨٨٨ .

تأميم قناة السويس :

كانت سياسة مصر الخارجية منذ توقيع معاهدة ١٩٥٤ قد بدأت تتخذ شكلاً حراً مستقلاً تهدف الى مساعدة الدول المستعمرة على الاستقلال ، وتهدف في نفس الوقت الى اتباع سياسة التعايش السلمي ، وقد عمل الرئيس جمال عبد الناصر الى ابراز هذه السياسة في مؤتمرى باندونج وبريوني ، فحرص على تأكيد تعايش مصر السلمي مع الدول التي ترغب في السلام ، ولكن هذه السياسة أثارت حفيظة الدول الغربية التي رأت مصر تتزعم سياسة لا تؤمن بها هذه الدول .

وقد وجد الرئيس عبد الناصر أن مصلحة مصر تستلزم الاعتراف باليمين الشعبية . كانت الدول الغربية تبحث عن طريقة توقف بها سياسة مصر فلم تجد كل من أمريكا وبريطانيا أن خير ضربة تستطيع أن تطعن بها مصر سوى مسألة تمويل مشروع السد العالي الذي أخذتا على عاتقهما تمويل جزء منه ،

فأعلنت أمريكا عقب انتهاء مؤتمر بريوني انها لا ترى ان الوقت ملائم لتحويل مشروع السد العالي متعلقة بان « التطورات التي حدثت خلال الاشهر السبعة التي انقضت على تقديم العرض لم تكن موافية لنجاح المشروع ، وبناء على ذلك فقد انتهت الحكومة الامريكية الى أنه من غير العملي الاشتراك فى الظروف الحالية فى تمويل مشروع السد العالي اذا لم يتم الاتفاق بين الدول المشتركة فى موارد النيل » ثم أبدت تشككها فى سلامة الاقتصاد القومى المصرى . وكان الغرض من هذا هو بذر الشسقات بين مصر والدول المشتركة معها فى مياه النيل ، وتشكيك العالم فى قدرة الاقتصاد المصرى وسلامته ، وتبعيت بريطانيا نفس الموقف الذى اتخذته أمريكا دون دراسة للموقف . ولم يكن هذا الموقف الذى اتخذته كل من أمريكا وبريطانيا رجعا الى موقف مصر فى مؤتمر بريوني ولكنه كان يرجع الى سياسة مرسومة قامت على أساس الاسباب الآتية :

١ - عقد صفقة الاسلحة بين مصر وتشيكوسلوفاكيا والتي يدعون فيها انها تخل بميزان القوى فى الشرق الاوسط وانها سوف تدخل الشيوعية فى هذه المنطقة .

٢ - اعتراف مصر بالصين الشعبية فى ١٧ مايو ١٩٥٦ وهذا يعنى أن مصر لم تعد تتبع املاءات سياسة الغرب وتوجيهاتها .

٣ - موقف مصر الحر من قضايا الشعوب المستعبدة .

وقد دفع هذا الموقف من جانب الدولتين الغربيتين الرئيس عبد الناصر فى أن يتساءل كيف يكون لمصر مصدرا قوميا ضخما للدخل القومى تمتلكه هيئة استغلالية أجنبية ، ومصر تمد يدها لطلب المساعدات ؟ ثم كيف تشك أمريكا وبريطانيا العالم فى سلامة الاقتصاد المصرى بينما تقول تقارير البنك الدولى أن الاقتصاد المصرى سليم ومتين ، وكانت هذه حافزا قويا لان يعلن رئيس مصر تأميم قناة السويس فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ .

دوافع تأميم

شركة القناة

للرئيس محمد أبو نصير

بالماء المصرية شقت قناة السويس لتخدم الملاحة البحرية فمن عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٦٤ مضت خمس سنوات ، سخر فيها المصريون دون أجر أو شكر لحفر القناة - ستون ألفا من المصريين كانوا يخصصون شهريا لهذه الخدمة في وقت لم يجاوز فيه تعداد جميع المصريين الاربعة ملايين ولقد مات من هؤلاء العمال، تحت الانهيارات الرملية ، ما يزيد على المائة ألف دون دفع أى تعويض عنهم أو جزاء ، كما قامت الجهود المصرية فى كل من ترسانة القاهرة وترسانة الاسكندرية بأعداد المشروعات اللازمة لإكمال حفر القناة ، ووضعت جميع وسائل النقل البرى والنهرى فى خدمة الشركة بالمجان ، ومنحتها الحكومة جميع الاراضى والمناجم اللازمة .

ولم تكثف الحكومة المصرية بذلك، بل ساهمت مساهمة جبارة فى تمويل عمليات حفر القناة ، فلقد بدأت الشركة برأس مال لا يجاوز النصف مليون من الجنيهات ، بينما تكلف انشاء القناة ما يزيد على الستة عشر مليونا وتحملت مصر بهذا الفرق جميعه ، ثم لم تستطع الشركة الحصول على تمويل خارجى ببيع أسهمها فى الاسواق الدولية ، فتدخلت الحكومة المصرية انقاذا للموقف مشترية لهذه الاسهم حتى يمكن للشركة أن تستكمل رأس مالها وحتى بعد مضي أربع سنوات ونصف من أعمال الحفر والانشاء وقبل أن يتم افتتاح القناة بستة أشهر فقط توقفت الشركة فى يأس ينذر بأشهاد افلاسها فسارعت الحكومة المصرية الى معساوتها بمليون وربع مليون من الجنيهات مقابل تنازل الشركة للحكومة عن بعض المباني تنازلا اسميا ، اذ ظلت هذه المباني فعلا فى حيازتها ومقابل تنازل الشركة عن بعض اعقائها الجمركى تنازلا مؤقتا عادت الى التمتع به ، ولم تكثف الشركة بذلك ، بل تحت ستار التعويض عن المحاولات التى قام بها بعض حكام مصر لتعديل جانب من الشروط المبينة فى عقد الالتزام ، استولت الشركة على جانب كبير من الاموال المصرية، فتقاضت عند الغاء سخرة العمال المصريين

ووقف هذا الامتهان للانسانية مبلغ ثمانية وثلاثين مليوناً من الفرنكات الذهبية ، ثم تقاضت ثلاثين مليوناً أخرى لقيام الحكومة باسترداد بعض الاراضى الصحراوية الزائلة عن حاجة المرفق فضلاً عن ستة عشر مليوناً لتكملة التعويض الجائر الذى حكم به نابليون الثالث على مصر لصالح الشركة وهكذا تكون الشركة تحت ستار هذه المزاعم التعويضية وحدها قد حصلت من الحكومة المصرية على ما يعادل ثلاثة ملايين وثلاث من الجنيهات المصرية أى ما يقرب من نصف رأس مالها .

وبهذه الجهود المصرية أمكن لمشروع قناة السويس أن يشق طريقه الى النور وأن ينجح هذا المرفق فى أداء دوره فى خدمة الملاحة البحرية . ولو اقتصر الامر على الجهود الاجنبية وحدها لفشل المشروع كما فشل مثيل له من بعد مما ترتب عليه الحكم بالسجن على صاحب المشروع وهو فرديناند دى ليسبس نفسه .

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية تخضع لجميع القوانين المصرية ، لا فرق فى ذلك بينها وبين أية شركة مصرية أخرى ، فهي تستمد كيائها من الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين فرديناند دى ليسبس ووالى مصر ، وتنص الفقرة الاولى من المادة السادسة عشر من الاتفاق المذكور على ما يأتى :

« بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هي شركة مصرية ، فهي خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها » .

وتنص الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على ما يأتى :

« أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من أية جنسية كانت ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية تبعاً للأوضاع التى تقرها قوانين البلاد وعاداتها ، وكذا المعاهدات وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية » .

وأن هذه الشركة انما تقوم على استغلال مرفق المرور بقناة السويس وذلك العمل يعتبر مرفقاً هاماً وثيق الصلة بالكيان

الاقتصادى والسياسى لمصر ، وهى انما تقوم بهذا الاستغلال نيابة عن الحكومة المصرية بمقتضى الامتياز الموضح بالقانونين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٤ و ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ وما تلاه من قرمانات أخرى، منها فرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين والى مصر وبسيو فرديناند دى ليسبس ، فالشركة فى قيامها بهذا العمل ليست صاحبة الحق الاصيل المسلم دائما بأن للحكومة المصرية ، اذ من المعترف به أن المرافق العامة انما تدار مباشرة من الدولة او بالواسطة بطريق الامتياز ، وأن من حق الدولة دائما أن تسترد هذا الامتياز باعتباره منحة منها سواء أورد فى هذا الشأن نص صريح فى عقد الامتياز أو لم يرد أو أن المصلحة العامة وحدها التى تجعل الدولة تختار الوسيلة التى تحقق أكبر قسط من المصلحة العامة ، اذ أن العلاقة بين مانح الالتزام ومستغليه انما تنبنى على قواعد القانون الادارى وهو فرع من القانون العام .

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية كانت مفتاح الاحتلال واحتمت بالاستعمار وتناست وضعها ، وكانت تصرفاتها ومراسلاتها مع الحكومة المصرية مجافية لما يجب أن يكون عليه الامر مع مانح الالتزام وصاحب حق الاشراف عليه ، كما أغفلت الشركة الوفاء بكثير من الالتزامات الواجبة عليها .

وكانت متأخرة عن متابعة التطور المستمر فى صناعة السفن واتجاهه نحو التضخم مما جعل الكثير من السفن الكبرى وخاصة ناقلات البترول لا تستطيع عبور القناة .

ولولا ضغط اصحاب السفن على الشركة المؤممة كلما اتضح عدم وفاء القناة باحتياجات الملاحة الكبرى لما قامت بما قامت به من أعمال التحسين والتعميق ، ذلك الضغط الذى كان دائما السبب المباشر لاجبار الشركة على القيام بأعمال التحسين حتى انها كانت تضطر فى أغلب الاحيان الى البدء فى برنامج تحسين قبل تمام تنفيذ أعمال البرنامج السابق .

وقد اتضح أخيرا فى سجلات الشركة المؤممة ان هذه البرامج التى طالما هللت لها دعاية الشركة المؤممة قد وضعت - عمدا -

فى أضيق الحدود مع وضوح علم كفايتها لاحتياجات الملاحمة العالمية . وأقرب مثل على هذا البرنامج الاخير المعروف باسم البرنامج الثامن الذى شرعت الشركة فى تنفيذه من سنة تقريبا، هذا البرنامج الذى أطلقت له الشركة أبواق دعايتها بكافسة الوسائل من نشرات ومطبوعات ومذكرات رسمية مضللة تقدمت بها للحكومة بقصد اظهار الشركة بمظهر المضحى - رغم قرب نهاية التزامها - بانفاق أموال طائلة فى سبيل تنفيذ مشروع أرادت الشركة أن تصوره فى صورة العمل الفذ الذى ليس له مثيل .

ويهدف هذا البرنامج بصفة أصلية الى السماح للسفن التى يبلغ غاطسها ٣٦ قدما بالمرور فى القناة مرورا طبيعيا دون التأثير على المجرى المائى وحوافى القنال .

وهذه الدعاية المضللة فى جانب الشركة من شأنها أن تلقى فى روع الشخص العادى ان هذا الحد الاقصى من الغاطس وهو ٣٦ قدما ليس فقط أقصى غاطس موجود للسفن الان وانما هو أقصى غاطس لسنوات كثيرة مقبلة .

الا أن ما ثبت من الاتجاه الحديث فى صناعة السفن وبصفة خاصة ناقلات البترول يكشف عن زيف هذه الدعاية المفرضة بما يجعل هذا البرنامج الثامن عديم الجدوى اذ بلغت حمولة الكثير من السفن الآن فعلا أكثر من ٤٠ ألف طن الى ٥٥ ألف ومن المنتظر خلال السنوات القليلة المقبلة أن يتم بناء ناقلات بترول حمولتها ١٠٠ ألف طن تقريبا .

وللتدليل على صحة هذا الرأى يمكن أن نذكر على سبيل المثال ناقلة البترول الملك سعود والتى تبلغ حمولتها حوالى ٤٤ ألف طن والتى لا تستطيع أن تمر محملة بالقناة بسبب عدم كفاية أعماقها والى جانب هذه توجد أيضا ناقلة البترول « سينكلر » والتى تملكها يونيفرس تنكرشيب وهى ناقلة بترول حمولتها ٥٥ ألف طن ذات غاطس ٤٢ قدما .

ويوجد الى جانب هذه سفن أخرى كثيرة يتجاوز غاطسها الغاطس المسموح بمروره في القناة بسبب عدم كفاية عمقها مما يجعل البرنامج اثنان الذي هلت له الشركة غير ذي موضوع حيث لا يكفي الوفاء باحتياجات الملاحة العالية ليس للمستقبل بل للوقت الحاضر مما يجعل القناة بعيدة كل البعد عما تفرضه عقود الالتزام من ضرورة كفايتها لاستقبال ومرور اكبر السفن حمولة .

وقد كان طابع الشركة المؤممة دائما التقصير في الوفاء بالتزاماتها فكان من بين الالتزامات الرئيسية التي تخلفت الشركة عن الوفاء بها التزامان رئيسيان :

الاول : تحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخلي صالح لاستقبال أكبر السفن .

الثاني : اعداد ميناء بور سعيد لمسايرة احتياجات التجارة العالمية .

ميناء بحيرة التمساح

تقضى المادة السادسة من عقد الالتزام الصادر في سنة ١٨٥٦ بأن تلتزم الشركة بأن « تحول بحيرة التمساح الى ميناء داخلي صالح لرسو أكبر السفن حمولة » .

ورغم مضي مائة سنة على هذا الالتزام فانها لم تفكر في الوفاء به وهو ما كان يستتبع أن تقوم الشركة باستكمال اعداد القناة نفسها من بور سعيد الى السويس بحيث تكون دائما صالحة لمرور أكبر السفن حمولة وهو ما لم يتحقق حتى الآن .

وعندما طلبت اليها الحكومة الوفاء بالتزاماتها أخفت الشركة تماطل وتراوغ متذرعة بأسباب واهية لا يقصد بها الا مجرد التهرب من الوفاء بالتزاماتها على سنتها دائما في التقصير .

اعداد ميناء بور سعيد

- تقضى المادة العاشرة من الاتفاق المبرم بين الحكومة والشركة فى فبراير سنة ١٩٠٢ على أنه استجابة لطلب الحكومة المصرية ، تتحمل الشركة نفقات الاعمال اللازمة لتوسيع ميناء بورسعيد تمشياً مع الضرورات التى يفرضها تقدم الحركة التجارية . . . ولكنها تجعل الميناء فى حالة تكفى لاحتياجات التجارة ، وبعد توقيع الاتفاق تعمل على توسيع الميناء كلما نمت تلك الاحتياجات .

ورغم هذه الالتزامات الصريحة والحاح الحكومة أهملت الشركة سوهى القائمة على ادارة الميناء - فى اعداد هذا الميناء العمالى لمسايرة احتياجات التجارة وبصفة خاصة التجارة العابرة . ورغم أهمية هذا الميناء من الناحية التجارية لا توجد به أرصفة لرسو السفن ولا زالت أعمال الشحن والتفريغ تتم فى وسط الماء عن طريق مواعين تقطر الى جوار السفن وفقاً لاساليب عتيقة مما يحمل التجارة نفقات باهظة أدت الى تخلف الميناء عما كان ينتظر لها من تقدم وازدهار بحكم موقفها الممتاز فضلاً عن عدم تزويد الميناء بالوسائل الحديثة لأعمال الشحن والتفريغ والحفظ والتخزين .

فضلاً عما سبق أن تحققت الحكومة من اهمال الشركات القائمة على استغلال المرافق العامة والتهاون فى رعاية المرفق كلما قربت مدته على الانتهاء الامر الذى يقتضى تدخلها فى الوقت المناسب حتى لا تفاجأ باستلام المرفق فى حالة لا تسمح لها بإدارته على المستوى الواجب أن يكون عليه ، وقد ثبت فعلاً من المستندات الخاصة بالشركة أنها كانت مصممة على عدم القيام بأى تحسين فى المرفق يمتد أثره الى ما بعد سنة ١٩٦٨ أى كانت ترمى الى تسليم المرفق فى ذلك التاريخ عاطلاً عن القيام بالغرض المقصود منه .

وللاسباب المتقدمة ، كان واجبا العمل على تأميم الشركة العامة لقناة السويس البحرية واسترداد المرفق القومى العام من يدها

لإدارته ادارة مباشرة ، ولم يكن الامر يعنى مجرد اختيار الوقت المناسب لهذه الخطوة الحاسمة نحو التحرير الاقتصادى .
ولذلك أعد مشروع القرار بالقانون الخاص بتأميم هيئته الشركة واختيار تلك الوسيلة .

ونصت المادة الاولى من هذا القرار على تأميم الشركة القائمة لقناة السويس كوسيلة لادارة هذا المرفق بمعرفة الدولة ادارة مباشرة ولقد سبق مصر فى هذا المضمار كثير من الدول الاجنبية ، وعلى الاخص فرنسا والمملكة المتحدة فاخترت تأميم بعض الشركات التى تقوم على ادارة مرافق عامة قد لا تبلغ من الاهمية البرجة التى يبلغها مرفق المرور بقناة السويس . ويستتبع ذلك بطبيعة الحال زوال اختصاص جميع الهيئات واللجان التى كانت قائمة على ادارة الشركة ومن الطبيعى أن ذلك لا يغفل بمسئوليتها عن تصرفاتها أثناء المدة السابقة على زوال اختصاصها . وقد تم النص صراحة فى هذه المادة على تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ، وبذلك يحصلون على التعويض العادل ، وتحقق الموازنة بين المصلحة العامة التى اقتضت هذا التأميم والمصلحة الخاصة لحملة الاسهم وحصص التأمين . ونظرا لوجود كثير من اموال الشركة خارج مصر ووجود العدد الكبير أيضا من المساهمين فى الخارج ، فقد تم النص على أن يتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع اموال ومنشآت الشركة والمؤمنة .

ونص فى المادة الثانية عن أن يعهد بادارة المرفق الى هيئة مستقلة لها الشخصية الاعتبارية مزودة بجميع السلطات اللازمة حتى تتمكن من القيام على أكمل وجه بتحقيق الغرض الهام الذى يقوم به هذا المرفق والمرونة الكاملة للتمكن من استعمال أحدث الوسائل والاساليب فى خدمة هذا المرفق العام بأعظم قدر من الكفاية، على أن تعمل هذه الهيئة باعتبارها ملحقة بوزارة التجارة .

ولقد أُجيز لهذه الهيئة أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم
لجاناً فنية للاستشارة بها في البحوث والدراسات ومن المعروف أن
هذه الهيئة لن تتأخر عن الاتصال بالقائمين بشئون الملاحة الدولية
والمتنقيين بقناة السويس للاستئناس برأيهم وضم بعضهم إلى
عضوية هذه اللجان الفنية حتى يؤدي هذا المرفق غرضه على أحسن
وجه .

ونص في المادة الثالثة على أن تجمد أموال الشركة المؤمّنة
وحقوقها في جمهورية مصر وفي الخارج وحظر التصرف في تلك
الأموال إلا بقرار من الهيئة المذكورة نتيجة للأوضاع التي انتهت
إليها هذه الشركة .

كما نص القانون على احتفاظ الهيئة بجميع موظفي الشركة
المؤمّنة ومستخلميها وعمالها الحاليين بالوضع القائم عليه ،
وفرض عليهم الاستمرار في أداء أعمالهم وحظر ترك العمل أو
التخلّي عنه بأي وجه من الوجوه أو لأي سبب من الأسباب إلا
بإذن من الهيئة المشار إليها حتى تسير أعمال المرفق بنظام
وأطراد على النحو الذي يكفل اشباع حاجات الملاحة .

ونص أيضاً على معاقبة من يرتكب مخالفة لأحكام المادة الثالثة
بالمسجن وبغرامة توازي ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة .

كما نص هنا على معاقبة مخالفة أحكام المادة الرابعة فضلاً عن
عقوبة السجن بحرمان المخالف من أي حق في المكافأة أو المعاش
أو التعويض .

وبالخطوة الحاسمة الحازمة التي أعلنها الرئيس « جمال
عبد الناصر » تم القضاء على صورة بشعة من صور الاستعمار
والاستغلال واستردت مصر سلطانها الكامل في إدارة هذا
المرفق الحيوي .

الإدارة المصرية الحكيمّة

بقدر التأميم

للرئيس محمد يوسف

لقد استطاعت الهيئة الادارية المصرية لقناة السويس تعيين ٢٠ مرشدا مصريا جديدا بالإضافة الى المرشدين الثلاثين الذين تسلموا العمل منذ حوالى أسبوعين كما ينتظر أن تعين قريباً عشرة من المرشدين الاجانب من جنسيات مختلفة تقدموا بطلبات للعمل بالقناة .

ولا تزال تتلقى الهيئة والسفارات المصرية فى الخارج طلبات جديدة للعمل فى ارشاد السفن بالقناة ، وهذه الطلبات يزداد عددها يوما بعد يوم وانها لتبحث بعناية فائقة .

وليس بصحيح ما يدعيه الغرب من أن مصر ستنفق ايراد القناة فى تنفيذ مشروعاتها بل اننا ستنفق من القناة على القناة ، لانها قناة الشعب وملك له والمشروعات الجديدة التى أعدناها لتوسيع القناة وتعميقها فى طريقها الى التنفيذ - أما مشروع السد العالى وغيره من مشروعات عمرانية لصالح الشعب ، فأنسباً سنمولها بالاموال التى كانت تبذرها الشركة المؤمة وتنفقها فى وجوه غير مشروعة .

ولقد أخذت الدول الغربية تهدد بسحب المرشدين أو الموظفين الاجانب الذين يعملون بالقناة ولكننا مستعدون لمواجهة جميع الاحتمالات وهذا الاستعداد قد تم بتفاصيله منذ يوم التأميم . على أن العمل فى القناة تشعب الى ثلاثة فروع هى : العمل الادارى وشتون الورش والملاحة . وأهم ما فيها عمل المرشدين ومصر لديها من المصريين الكفاء المدد الوفير فيما يتعلق بشغل مناصب من يتخلل عن العمل مختاراً أو تحت ضغط من أى دولة سواء فى الناحية الادارية أو شتون الورش والاعمال الفنية الاخرى .

أما فيما يختص بالمرشدين الذين يحتاجون الى دراية وخبرة خاصة فقد أوشكنا أن نسد هذا العجز من بين المرشدين

المصريين الذين سارعوا الى العمل معنا وهم يمضون مدة التمرين ويجتازون امتحانا شاقا قبل تسلمهم العمل وكفاءة ممتازة ، ويعملون في الوقت الحاضر مع زملائهم القدامى من المصريين ومن رعايا الدول الصديقة بروح معنوية عالية وقد بلغت هذه الحماسة أشدها بين الاجانب ولدى المرشدين اليونانيين خاصة .

وتسير الملاحة في القناة منذ تأميمها بانتظام وهدوء وسرعة ، ولن تتعطل لحظة واحدة لاي سبب من الاسباب وقد كان ردي دائما على الصحفيين الاجانب الذين يوجهون الى أسئلة عن سير الملاحة في القناة هو : اذهبوا وشاهدوا واحكموا بانفسكم على سير الملاحة هناك .

والشركة القديمة كانت تدير العمل في القناة بالتليفون من باريس ولذلك كانت تحتاج الى عدد ضخم من الموظفين أما نحن الذين نشرف على العمل من أرض القناة نفسها فعددنا حوالي ٣٥ .

وكل الموظفين هنا يقبلون على العمل بحماسة لان القناة قناتهم والقضية قضية بلادهم . وفرق كبير بين مصرى يشرف على العمل من أرض بلاده وبين اجنبى يديره بالتليفون من باريس .

تأميم شركة القناة

من الناحية القانونية

للكنوز السيد محمد مرفي

اولا : المركز القانونى لشركة قناة السويس

يتلخص المركز القانونى لشركة قناة السويس فى انها شركة تقوم على انشاء واستقلال مرفق عام ، وانها من أشخاص القانون الخاص وعلاقتها بالحكومة المصرية علاقة مصرية صميمة ، وانها شركة مصرية مساهمة ، على النحو الاتى :

١ - الشركة تقوم على استقلال مرفق عام :

من المسلم به أن الحكومات تتمتع بسلطة تقديرية فيما يتعلق بائشاء المرافق العامة ، واذا أنشأت الدولة المرفق العام لها ان تتبع فى ادارته احدى الطرق المعروفة فى القانون الادارى ، ومن هذه الطرق طريقة الالتزام (الامتياز) ، وبها تعهد الدولة الى أحد الافراد أو الشركات بادارة مرفق عام اقتصادى عن طريق عمال وأموال يقدمها الملتزم وعلى مسئوليته فى مقابل تقاضيه رسوما من المنتفعين بهذا المرفق العام .

فما هو المقصود اذن بالمرفق العام ؟

اختلف الفقهاء فى تعريف المرافق العامة نظرا لتغير الفكرة التى يقوم عليها المرفق العام ، ومهما يكن من أمر الاختلاف فى تعريف المرفق العام ، فانه من الثابت أن المرفق العام يتميز بخصيصتين :

١ - الصفة العامة للحاجة المراد ملها .

٢ - خضوع المرفق لنظام من القانون العام ، يتيح له اتباع الاساليب والوسائل التي تتبعها السلطة العامة ، لضمان سير المرفق بانتظام واضطراد .

وتكشف النية الصريحة أو الضمنية للجهة الادارية عن قيام هذا النظام القانوني .



وبتطبيق هذه المبادئ يتضح - من الرجوع الى الوثائق الخاصة بشركة قناة السويس - أن المشروع الذي عهد الى الشركة بإنشائه واستغلاله ، تتوافق له عناصر المرفق العام ، حيث أن :

١ - الصفة العامة للحاجة المراد ملها ، وهي « الملاحة البحرية » وقد ألحقت بها حاجات عامة أخرى هي « الملاحة النهرية » و « الري والشرب » و « الانارة » تبدو في النصوص الآتية :

- ما تضمنه فرمان الامتياز الاول المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، بنص المادة الاولى « يؤسس دلسيس .. لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى ... »

- ما تضمنه فرمان الامتياز الثاني المؤرخ ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، بنص المادة الاولى « على الشركة ... أن تقوم بجميع ما يلزم لإنشاء :

١ - قناة صالحة للملاحة البحرية الكبرى ...

٢ - قناة للري صالحة للملاحة النهرية

٣ - فرعين للري والشرب ... »

- ما تضمنته الاتفاقية الصادرة في ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ ، بنص المادة ٩ .

« ... تستمتع الحكومة المصرية بحق المرور بعرض القناة البحرية حيثما ترى هذا المرور ضروريا لتضمن مواصلاتها أو تكفل التجارة للتعامل التجاري ... »

— ما تضمنه القانون رقم ٧٣ الصادر في ٣١ يولية سنة ١٩٣٧ بالموافقة على الاتفاقية المبرمة مع الشركة ، من نصوص خاصة بالحاجات العامة الاخرى التي عهد الى الشركة باشباعها وهي :

في الاسماعيلية : صيانة ورش وكنس الشوارع والارصفة والمزروعات ، وكذلك بصيانة وحراسة الجبانات وصيانة المجارى .

في بور توفيق : صيانة ورش وكنس الشوارع والمزروعات .

— ما تضمنه القانون رقم ١٣٠ الصادر في ١٥ أغسطس سنة ١٩٤٩ بالموافقة على الاتفاق المبرم مع الشركة ، بنص المادة ١٤ التي تقضى بأن « يحل مجلس بلدى الاسماعيلية محل الشركة فى كافة الاعباء والالتزامات المتعلقة بالمرافق البلدية التي كانت الشركة تتولاها فى هذه المدينة » .

والمادة ١٧ التي تقضى بأن « تسلم الشركة للحكومة ترعة المياه الحلوة التي أنشأتها الشركة لتمد بالمياه مدينة بورسعيد والقنطرة ومنشآت القناة ... »

وحاتان المادتان تفيدان ان الشركة قد التزمت بانشاء — فضلا عن مشروع يقوم بسد حاجة عامة هي « للملاحة البحرية » — مشروعات لاشباع حاجات عامة أخرى .

٢ — وبالنسبة للنظام القانونى الذى يحكم المرفق العام ، نلاحظ أن الدولة منشئة المرفق العام قد أخضعتة لنظام من القانون العام ، وأضفت عليه من مظاهر السلطة العامة ، ما يعينه على أداء رسالته ، ويبدو :

١) تدخل الدولة فى أعمال الادارة وانخضاع المرفق العام لنظام من القانون العام ، فيما نصت عليه نصوص :

— فرمان الامتياز الاول المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ :

مادة ٢ — « يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ٠٠٠ »

مادة ٦ — « يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخديو مصر ٠٠٠ »

مادة ١١ — « يعرض نظام الشركة علينا ويجب أن يحوز موافقتنا ولا بد من اقرارنا مقلما أى تعديل قد يدخل عليه فى المستقبل ٠٠٠ »

— فرمان الامتياز الثانى المؤرخ ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :

مادة ٩ — « نحفظ بحق انتداب مندوب خاص فى مركز ادارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها ٠٠٠ »

مادة ١٩ — « يجب أن تعتمد منا قائمة الاعضاء المؤسسين ٠٠٠ »

مادة ٢٠ — « يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو دى ليسبس الشركة ويديرها بوصفه أول مؤسس لها وذلك لعشر سنوات ٠٠٠ »

مادة ٢١ — « نقر نظام الشركة المؤسسة ٠٠٠ ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصا فى تأسيس الشركة ٠٠٠ »

مادة ٢٢ — « واطهارا لاهتمامنا بنجاح المشروع نعد الشركة بتعصيد الحكومة المصرية لها تعصيذا خالصا ، ونحت جميع الموظفين والموردين والعمال التابعين لاقسام مصالحنا على امدادها بالمساعدة وحمايتها فى كل فرصة سانحة . وتضع مهندسينا ليتان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بادارة وتسيير الاعمال التى تآمر بها ، ويكون لهما الاشراف الاعلى على العمال وعليهما تنفيذ اللوائح بمباشرة الاعمال » .

– الاتفاقية التى صدق عليها الباب العالى فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ :

مادة ٩ – فقرة أخيرة « ٠٠ ومن الآن فصاعدا تستخدم الشركة العمال اللازمين لأعمال المشروع وفقا لشروط القانون العام ٠٠ »
مادة ٩ – تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى أى مكان من الأراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والأمن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائها ٠٠ »

ب) تدخل الدولة لتحقيق قاعدة المساواة بين المنتفعين أمام المرفق العام وهى من القواعد الضابطة لسير المرافق العامة ،
فيما نصت عليه نصوص :

– فرمان الامتياز الأول :

مادة ٦ – « ٠٠ ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها ٠٠ »

– فرمان الامتياز الثانى :

مادة ١٥ – « ٠٠ لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز بأى حال من الأحوال أن تمنح سفينة أو شركة أو فرد أية فوائد أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الافراد فى نفس الأحوال ٠٠ »

مادة ١٧ – « ٠٠ تحصل الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة ٠٠ »

٣ – ما أضفته الدولة على المشروع من مظاهر السلطة العامة ،
فيما تتضمنه نصوص :

٢- فرمان الامتياز الاول :

مادة ٤ - « تجرى الأعمال على نفقة الشركة وحدها وتمنح بدون مقابل لجميع ما يلزمها من الأراضي التي ليست ملكا للأفراد » .
مادة ٩ - « وتمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق في أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة في الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمباني التابعة لها مع إعفائها من الرسوم ، كما أنها تستمتع بهذا الإعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التي تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها » .

٣- فرمان الامتياز الثاني :

مادة ١٣ - « تمنح الحكومة الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز الحق في أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة في الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشآت والمباني التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أي رسم أو ضريبة أو تعويض . وتعفى الشركة فوق ذلك من جميع الرسوم الجمركية ورسوم الدخولية وغيرها على الآلات والمواد التي تستوردها الشركة من الخارج سدا لحاجة أقسامها مدة الانشاء أو الاستغلال » .

فاذا أضفنا الى ما تقدم أن هذا الاتفاق يصاحبه احتكار فعلي لشركة قناة السويس في استغلال المشروع ، أدى ذلك الى القول بأن الشركة قد عهد اليها بالانشاء واستغلال مرفق عام .

واذا انتهينا الى تكييف المشروع بأنه مرفق عام ، فقد بقي علينا أن نكيف الاتفاق المبرم بين الحكومة وشركة قناة السويس ، هذا الاتفاق هو عقد التزام باستغلال مرفق عام .

ذلك لأن عقد الالتزام كما يعرفه الأستاذ موسكيلي هو : « عمل قانوني يتعهد شخص بمقتضاه أن يقوم باستغلال مرفق عام

لحساب الجهة الادارية على أن يتحمل بنفقاته ومخاطره ، مقابل ما يحصل عليه من رسوم يؤديها المنتفعون واعانات او مزايا مالية ينص عليها في عقد الالتزام ٠٠٠ .

ومن ثم تقوم فكرة الالتزام على الأسس الآتية :

١ - أن تلتزم منظمة خاصة بترتيب وإدارة مرفق عام ، بأموال خاصة وعمال تابعين لها .

وهذا الركن قد تضمنته نصوص عدة في الوثائق الخاصة بشركة قناة السويس منها :

نص المادة الاولى من فرمان الامتياز الاول ، وتقضى بتأسيس شركة لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى .

ونص المادة الرابعة من هذا فرمان وتقضى بأن : « تجرى الاعمال على نفقة الشركة وحدها » .

ونص المادة الاولى من فرمان الامتياز الثاني وتقضى بأن : « على الشركة ٠٠٠٠ أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع ما يلزم الاشغال وأعمال البناء ٠٠٠ » .

ونص المادة السابعة من هذا فرمان ، وتقضى بأن : « توالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والموانئ التابعة لها ٠٠٠٠ » .

٢ - أن ينصب الاستغلال على مرفق عام ، وقد سبق بيان الطبيعة القانونية للمشروع الذى عهد الى الشركة باستغلاله ، باعتباره مرفقا عاما .

٣ - أن يقوم الملتزم يتحمل مخاطر المشروع ، وإن استغلاله له لحساب شخص ادارى عام ، ويبدو توافق هذا الركن فيما نصت عليه المادة ٥ من فرمان الامتياز الاول من أن : « تجبى الحكومة

مستوفيا من الشركة ١٥ / ٠٠٠٠٠ وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهمتها .

ولما كان استغلال المرفق العام من جانب الشركة الملتزمة انما تباشره لحساب الحكومة المصرية ، فان الالتزام يمنع عادة لوقت محدود ، بحيث يعود المرفق العام بكل مواده وآلاته ومهمات الى الحكومة مانحة الالتزام ، بعد انتهاء المدة المحددة .

لذلك نصت المادة ٣ من فرمان الامتياز الاول على أن : « مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتدىء من التاريخ الذى تفتتح فيه قناة البحرين » .

والمادة ١٠ من هذا فرمان على أن : « عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها ٠٠٠ » .
وأوردت المادة ١٦ من فرمان الامتياز الثانى حكما مماثلا .

٤ - أن يجازى الملتزم عن طريق الرسوم التى يجبيها من الملتفعين ، وقد تضمنت النصوص الخاصة بعقد الالتزام ذكر الرسوم التى تجبها الشركة مقابل الانتفاع من ذلك :

المادة ٦ من فرمان الامتياز الاول ، وهى تقضى بأن : « يجبى غمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ٠٠٠ »

المادة ١٧ من فرمان الامتياز الثانى ، وهى تقضى بأنه : « تعويضا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال نرخص لها من الآن وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالامتياز فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور رسوما للملاحة والارشاد والقطر والسحب والرسو ٠٠٠ »

- ويترتب على ما تقدم أن الحكومة المصرية قد منحت شركة قناة السويس التزاما « امتيازيا » بإنشاء واستغلال مرفق علم ، وإن

الدولة إذ تلجأ الى هذه الطريقة في اشباع الحاجات ، إنما تضيي
على المتعاقب معها صفة النيابة عنها في القيام بعمل يجب عليها ان
تقوم به أصلا .

وقد رأينا أن والى مصر عندما أصدر فرمان الثاني في ٥ يناير
سنة ١٨٥٦ قد أكد هذه الصفة في المادة العشرين منه ، إذ جرى
نصها « بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الاعمال يرأس
حديقنا ووكيلنا المسيو فردينان دلسيس الشركة ويديرها » .

٣ - الشركة شخص من اشخاص القانون الخاص وعلاقتها
بالحكومة المصرية علاقة مصرية صهيمة :

أوضحنا أن شركة قناة السويس قد منحتها الحكومة المصرية
لامتياز استغلال مرفق الملاحة بالقناة المصرية ، وإذا كانت هذه
الشركة تتمتع بالشخصية المعنوية ، فانها مع ذلك شخص من
اشخاص القانون الخاص ، أضفيت عليها هذه الشخصية بالنصوص
التي رخصت بتكوينها .

ذلك لأن من المسلم به في فقه القانون العام أن نظام الشخصية
للمعنوية يسوده مبدأ هام هو « مبدأ التخصص » ، بمعنى أن
الشخصية إذ يخلعها منشئها على هيئة ما ، إنما يكون ذلك لتحقيق
غرض معين قد تخصصت هذه الهيئة لتحقيقه ، ومن ثم يتحدد
نشاط هذا الشخص بالفرض الذي قام من أجله ، وكل عمل
قانوني يقوم به الشخص المعترف به يجب أن يكون داخل في دائرة
هذا التخصص .

وبالرجوع الى النصوص المانحة للالتزام ، نتيبين أن الحكومة
المصرية هي التي أنشأت شركة قناة السويس وأضفت عليها
الشخصية المعنوية ، وأن خلق هذه الشخصية قد تجدد بفرض
جعين هو استغلال مرفق من مرافق الدولة المصرية ، أنشئ للارتفاع
به على الاراضى المصرية .

فلم تكن لاية حكومة أخرى صفة فى انشاء واستغلال هذه المرفق المصرى ، بحيث تدعى بقيام علاقة بينها وبين الشركة الملتزمة ، التى لا تخرج - بحكم تكوينها من افراد - عن كونها هيئة من هيئات القانون الخاص ارتبطت مع الحكومة المصرية - باعتبارها شخصا من اشخاص القانون العام - بعقد التزام • ويبدو من نصوص هذا العقد أن الشخصية المعنوية لم تكن لتثبت لهذه الشركة ، ويعترف بها قانونا الا اذا توافر لهذه شرطان :

الشرط الاول : أن يتم تكوينها على النحو الذى تطلبه مانح الالتزام بالمواد :

٢ - من فرمان الامتياز الاول التى تقضى بتعيين مدير الشركة من قبل الحكومة •

١١ - من فرمان الامتياز الاول ، التى تلزم المسيو دلسيس بعرض نظام الشركة لاقاراره مقدما كما تستلزم اعتماد اسماء المؤسسين •

٩ - من فرمان الامتياز الثانى ، التى تقر بحق انتداب من يمثل الحكومة المصرية لدى مركز ادارة الشركة •

١٩ - من فرمان الامتياز الثانى ، التى توجب اعتماد قائمة الاعضاء المؤسسين •

الشرط الثانى : أن يتم تكوين الشركة وفقا لاحكام القانون المصرى ، باعتبار أن الحكومة المصرية هى مانحة الالتزام ومنشئة لشخصية الشركة القانونية •

لذلك قضت المادة ٢١ من فرمان الامتياز الثانى بأن : « نقر نظام الشركة المؤسسة باسم « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصا فى تأسيس الشركة فى شكل الشركات ابتداء من اليوم الذى يكتتب فيه برأس مالها اجمع » •

ويترتب على هذا النص :

١- أن الشركة قد استوفت الشروط المنصوص عليها في وثيقة الالتزام ، لذلك جاء النص صريحا في أن اقرار النظام مههد لتكوين الشركة .

٢ - أنه يجب لقيام الشركة من الناحية القانونية أن تتكون وفق الأحكام القانونية المصرية التي يخضع لها تكوين الشركات المساهمة المصرية .

فكان من الطبيعي إذن أن الشركة عندما توافرت لها الشروط القانونية آنفة الذكر ، قد اعترفت لها الحكومة المصرية المنشئة لها بالشخصية المعنوية ، بوصفها شركة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعرفها ، بنص المادة ١٦ من الاتفاق الصادر في ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذي صدق عليه من الباب العالي .

فإذا أضفنا الى ما تقدم أن الأعمال التحضيرية لقيام الشركة وتكوينها انفراد بها طرفان ، هما المسيو دلسبس باعتباراه فردا خاصا لا ممثلا لاية دولة وممثل الحكومة المصرية في ذلك الوقت ، وأن الاتفاق محل استغلال مرفق مصرى ، أكد ذلك كله أن العلاقة القانونية التي تقوم بين الشركة المنقضية وبين الحكومة المصرية هي علاقة مصرية صهيمة غير مشتملة على أى عنصر اجنبى .

٣ - شركة قناة السويس : شركة مساهمة مصرية

أوضحنا في النقطة السابقة ان شركة قناة السويس تخضع لوجودها القانوني للقانون المصرى الذى تكونت فى ظله بإرادة ممثل السلطة التشريعية المصرية ، وأن المادة ٢١ من فرمان الامتياز الثانى الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ قد رخصت بتأسيسها فى شكل الشركات بعد اقرار نظامها المنوه عنه من قبل ،

لذلك كانت « الجنسية المصرية » هى الجنسية الحتمية الوحيدة التى تلحق هذه الشركة عند تمام تكوينها ، وإذا كان هذا الاصل

المقرر من بديهيات القانون ، فقد أراد - مانع الالتزام أن يؤكد بعض صريح ضمنه حكم المادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (التي تحدد الشروط النهائية المصدق عليها من الباب المالي) . فنص على أنه : « بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها » .

ومع ذلك قد أثبتت جنسية هذه الشركة في مناسبتين ، ارى قبل التعرض لهما أن أعالج من الناحية القانونية في ايجاز تحديد جنسية الشخص الاعتباري على النحو الاتي :

تحديد جنسية الشخص الاعتباري :

تمددت آراء رجال الفقه في تأسيس الرابطة بين الشخص الاعتباري والدولة ، فأسسها البعض على «مقياس شخصي» كجنسية الأفراد الذين يكونون الشخص الاعتباري ، وأسسها البعض الآخر على « مقياس موضوعي » كمحل تأسيس الشخص الاعتباري .

فالرأي الاول يقضى بأن يتمتع الشخص الاعتباري بجنسية الأفراد الذين يكونونه ، لان الشخص الاعتباري ما هو الا مجموعة من الأفراد تربطهم التزامات متبادلة ومنافع مشتركة ، فلن تكون له جنسية غير جنسية هؤلاء الأفراد .

غير ان هذا الرأي يعيبه تناقضه مع الفكرة الاساسية في الشخص الاعتباري ، وهي توافر كيان ذاتي له مستقل عن الأفراد الذين يكونونه ، فضلا عن أن تطبيقه يثير كثيرا من الصعاب ، وخاصة عند اختلاف جنسية الاعضاء الذين يكونون الشخص الاعتباري ، هل يؤخذ بجنسية غالبية الاعضاء ؟ واذا لم تتوافر هذه الاغلبية فماذا يكون الحل ؟ وهل يمتد بجنسية الاعضاء وقت تكوين الشخص الاعتباري أم تتأثر جنسية هذا الشخص كلما تغيرت جنسية الاعضاء ؟ لكل ذلك لم يرج هذا الرأي عند الفقه والقضاء .

فلو افترضنا أن شركة قناة السويس وهي شخص اعتبارى تتكون من أفراد متعددى الجنسية ، فانه طبقا لما انتهى اليه هذا رأى لا مجال للاعتداد بجنسية الافراد المساهمين ، وإذا كانت إحدى الحكومات الأجنبية قد ساهمت أيضا فى هذه الشركة أو آلت اليها ملكية بعض أسهمها ، فلا قيمة أيضا لهذا الاشتراك بالنسبة الى جنسية الشركة باعتبارها شخصا اعتباريا مستقلا عن الافراد المكونين له ، خاصة وان الحكومة الأجنبية التى تكون قد ساهمت فى التكوين إنما لا تكون قد صدر عنها هذا التصرف بوصفها « سلطة عامة » بل باعتبارها عملا من أعمال الإدارة تتجرد فيه مختارة من سلطتها العامة لتقف على قدم المساواة مع سائر الافراد ، وهذا العمل يدخل فيما أسموه فقهاء القانون الإدارى « بالتصرفات العادية » التى تخضع لاحكام القانون الخاص .

أما الرأى الثانى ، فانه يبنى جنسية الشخص الاعتبارى على معيار موضوعى ، تفرع عنه ثلاثة آراء :

أ - محل التكوين ، بحيث يأخذ الشخص الاعتبارى جنسية الدولة التى تكون فيها ، أى الدولة التى أبرم بها العقد المنشئ للشخص الاعتبارى وفقا لقانونها ، والتى منسج قانونها هذا الشخص الوجود القانونى والشخصية القانونية .

وقد راج هذا الرأى فى البلاد الأنجلو أمريكية ، اذ القاعدة المسلمة فيها أن الشخص الاعتبارى يأخذ جنسية الدولة التى تكون بها وتمتع بالشخصية القانونية وفقا لقانونها .

وقد سبق أن أوضحنا أن شركة قناة السويس قد أنشئت وفق النصوص التى تضمنتها فرمانات الامتياز ، وفى ظل احكام القانون المصرى ، وأنها تخضع لحكم القوانين المصرية بنص المادة ١٦ من اتفاقية ١٨٦٦ بما يجعلها والحالة هذه « شركة مصرية » بالتطبيق للمعيار المأخوذ به فى البلاد الأنجلو أمريكية .

ب - مركز الاستغلال ، بحيث يأخذ الشخص الاعتباري جنسية الدولة التي بها مركز الاستغلال أي مركز نشاطه وذلك بصرف النظر عن محل تكوينه .

ومبنى هذا الرأي أن مركز الاستغلال هو المكان الذي تتجمع فيه مصالح الشخص ، وهو أيضا موطنه ، وهو عنصر ثابت يصلح لبناء الجنسية عليه بمنجاة من اطلاق ارادة الافراد الذين أنشأوا الشخص الاعتباري ومحاولتهم التجايل على القانون .

وطبقا لهذا المعيار أيضا تتعين جنسية الشركة الملتزمة بالجنسية المهرية لان مركز استغلالها يقع في الاراضى المصرية والمياه الاقليمية ، باعتبار أن قناة السويس هي ممر مائي يوصل بين المياه الاقليمية لبحرين هما البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط .

ج - مركز الادارة الرئيسى ، بحيث يأخذ الشخص الاعتباري جنسية الدولة التي بها مركز ادارته الرئيسى ، على أن العبرة في تحديد هذا المركز ليست بما هو متفق عليه في نظامه الاساسى ، بل العبرة بحقيقة الحال ، فيجب لكى يعتبر المكان مركزا رئيسيا للشخص الاعتباري أن يكون « مركزا حقيقيا » له . أي مركزا فعليا وليس مجرد مركز افتراضى .

وقد تكفل القضاء والفقه الفرنسيان ببيان المعاصر التي يتحدد بها مركز الادارة الرئيسى الحقيقى « أى الفعل » وهى اجتماع الجمعية العمومية واجتماع مجلس الادارة ومكاتب الادارة فلا يعد المكان مركزا رئيسيا الا اذا كانت توجد به مكاتب الادارة بجانب اجتماعات الجمعية العمومية ومجلس الادارة .

وقد عبر القضاء الفرنسى عن حقيقة معنى هذا المكان بأنه « المكان الذى يتركز فيه نشاط الشخص الاعتباري وحياته القانونية »

وأعماله الرئيسية ، أو هو المكان الذي تتجمع فيه مصالح الشخص » .

ولا جدال في أن الأراضي المصرية يتركز فيها نشاط شركة قناة السويس وحياتها وأعمالها الرئيسية ، وانها أيضا هي الرقعة من العالم التي تتجمع فيها مصالحها .

وإذا كانت السلطة المصرية مانحة الالتزام قد أجازت بطريقة ضمنية قيام مركز إدارة الشركة خارج البلاد المصرية ، فإن ذلك لم يكن إلا تيسيرا لاجتماعات مجلس الإدارة والمساهمين على اختلاف جنسياتهم ، بشرط أن يكون المركز الفعلي في الأراضي المصرية ، ممثلا في وكيل أعلى يزود بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بالحكومة المصرية .

ومن ثم فإن ما يجري به نص المادة التاسعة من فرمان الامتياز الثاني الصادر في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ من أن :

« على الشركة إذا كان مركز إدارتها خارج القطر المصري أن تعين وكيلاً أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزودا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

انما يكشف عن المركز الفعلي لشركة قناة السويس اذ يكون للممثل الاعلى في مدينة بالاسكندرية - وفق هذا النص - من السلطات ما يضيف على أعماله وتصرفاته بصدد نشاط الشركة ، الصفة القانونية الملزمة للشركة ولما يتعامل معه من الغير على هذا الاساس .

وهو في كل ما يصدر عنه من تصرفات قانونية باسم الشركة ، انما يخضع لاحكام القانون المصري بحكم المادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ التي سبقت الاشارة اليها ،

ومن ثم ، تطبيقا لما يجري عليه الفقه والقضاء ، تتحدد جنسية الشركة بالجنسية المصرية وان ما تضمنته النص الصريح من

اعتبارها كذلك يتطابق مع الاراء المختلفة التى عرضناها فى شأن تعيين جنسية الشخص الاعتبارى .

ولئن كانت جنسية شركة قناة السويس باعتبارها شركة مصرية ثابتة فى النصوص ومتفقة مع فقه القانون المقارن كما رأينا ، فقد أثبتت مع ذلك هذه الجنسية فى مناسبتين ، أرى استكمالا لهذه النقطة أن أتعرض لهما ، على الوجه التالى :

المناسبة الاولى :

أصدرت الحكومة المصرية المرسوم بقانون رقم ٤٥ فى ٢ مايو سنة ١٩٢٥ ، ونصت مادته الاولى على أن :

« تبطل شروط الدفع ذهباً فى العقود التى يكون الالتزام بالوفاء فيها ذا صبغة دولية والتى تكون قد قومت بالجنهيات المصرية أو الاسترلينية أو بنقد أجنبى وكان متداولاً قانوناً فى مصر . ولا يجرى هذا الحكم على الالتزام بالوفاء بمقتضى المعاهدات أو الاتفاقات الخاصة بالبريد أو التلغراف أو التليفون » .

وأشارت المذكرة الايضاحية لهذا المرسوم بقانون أن الغرض منه هو القضاء على التفرقة التى جرى عليها القضاء المختلط ، حين أن لا محل لها فى مصر وإن مرسوم سنة ١٩١٤ ، لا يتضمنها (وكان هذا المرسوم الاخير قد قضى بفرض السعر الإلزامى لأوراق البنكنوت التى يصدرها البنك الأهلى واعتبار شرط الذهب كان لم يكن ، بحيث يصير الوفاء بالبنكنوت ميراثاً للذمة بدون أى تحديد مهما كانت القيمة) . واستندت المذكرة الايضاحية الى ما جرى عليه العمل فى إنجلترا من عدم التمييز فى الحكم بين المعاملات الداخلية والخارجية والى ما جرت عليه أيضاً المحاكم الإيطالية .

وقد عرض أمر تطبيق هذا المرسوم بقانون فى ثلاث قضايا على المحاكم المختلطة ، من بينها قضية لشركة قناة السويس ، وفيها

طالب بعض دائنى الشركة بالوفاء لهم بالنهب أيضا : فدفعت الشركة ببطلان شرط النهب طبقا لهذا المرسوم ولكن محكمة الاستئناف المختلطة قضت فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ بصحة هذا الشرط ، وقد استندت المحكمة الى :

١ - ان مرسوم سنة ١٩٣٥ يقر بوجود هذه العملة «النهيية» بالنسبة لمدفوعات الدولة فى حالة البريد والتلغراف والتليفون ، والقاضى عند تطبيقه التشريع يتحرى قصد المشرع ، وفى تحريم شرط النهب يهدف المشرع أساسا الى غرض اقتصادى هو منم تدهور العملة الوطنية •

٢ - ان اشتراط الدائنين الدفع بالنهب انما يلزم المدينين بالوفاء لهم بعملة أجنبية غير متدهورة ، ليواجهوا التزاماتهم حين حلول أجل الدين •

٣ - ان عملاء شركة قناة السويس هم رعايا دول أجنبية يدفعون رسوم المرور بالعملة النهيية ، ونتيجة لذلك تحصل الشركة على إيراداتها بالنهب ، ومن هذه الإيرادات يجب أن تؤدى الشركة ما عليها لخدمة الاسهم أو الفوائد ، وسدادها بالنهب لا يؤثر على السوق المصرى لان إيراد الشركة من رسوم لا يأتى من مصر الا بنسبة ضئيلة •

وانتهت المحكمة الى أن مرسوم سنة ١٩٣٥ لا يصح تطبيقه لا بالنسبة الى حقوق الشركة ولا بالنسبة الى التزاماتها •

كما أجرى هذا الحكم مقارنة مع حال قضية البنك العقارى ، فذكر أن نشاط البنك محله داخل ، بينما شركة قناة السويس مؤسسة لها صفة عالمية بالنسبة الى جميع الدول ، كما وانها تأسست قبل الإصلاح القضائى ، فلا يصح أن تحتج فى مواجهة دائنيها بنصوص القانون التجارى المختلط ، بينما البنك العقارى شركة مساهمة تكونت فى مصر بعد صدور القوانين المختلطة

فتحكم بهذه القوانين ، فضلا عن أن إرادات البشك التي تكون ضمان التزامه يحصل عليها بعملة مصرية ، بينما تحصل الشركة على إيراداتها بعملة الفرنك الذهب .
وهذا الحكم أخطا في التطبيق :

١ - لان مرسوم سنة ١٩٣٥ صريح في ابطال شرط الذهب بصفة مطلقة ، بل ان مذكرته الايضاحية صريحة في أنه قصد به القضاء على التفرقة التي جرت عليها المحاكم المختلطة بين العقود الداخلية والخارجية ، وإذا كان المرسوم قد نص على استثناء بعض المدفوعات للتفراف أو البريد فيجب أن يقصر الاستثناء في أضيق الحدود ، ولا يجوز للمحاكم المختلطة أن تخول لنفسها سلطة البحث عن قصد للمشرع هو واضح من نصوص العمل القانوني ذاته .

٢ - وان هذا المرسوم بقانون يتعلق بالنظام العام ومن المتفق عليه في فقه القانون العام انه لا تجوز مخالفة مثل هذه التشريعات بعكس التشريعات المكملة لارادة الافراد وتنظيم علاقاتهم الخاصة .

٣ - ان الحجة القائمة على الصفة العالمية لشركة قناة السويس ، فيها خلط بين الخدمة ذاتها وبين الهيئة القائمة بإدارتها ، فليس هناك ما يمنع من ان تكون الشركة مصرية وخاضعة للقوانين المصرية ، وان كانت تسميتها قد اشتملت على وصف عالمية . فمثلا شركة عربات النوم الدولية هي شركة بلجيكية خاضعة للقوانين البلجيكية ، على الرغم من انها تتولى ادارة مرفق عام ذي صفة دولية اظهر من صبغة نشاط شركة قناة السويس ، فضلا عن ان نشاط الشركة محصور في الواقع في الاراضي المصرية .

٤ - ان محور دفاع الحكومة البريطانية التي تدخلت في القضية كطرف منضم بوصفها احد مساهمي الشركة هو : « ان الشركة شخص معنوي يحكم القانون المصري الخاص ، وان جنسيتها مصرية بحتة وتسمى عليها حتما القوانين المصرية » .

بل ان محكمة الاستئناف المختلطة نفسها في حكمين سابقين
قد اقرت بجنسية الشركة المصرية ، الحكم الاول صدر في ٤ يونيه
سنة ١٩٢٥ والحكم الثاني صدر في ١٨ يونيه سنة ١٩٣١ .

وقد جاء في هذين الحكمين : ان معنى تسمية الشركة طلمية ،
يرجع الى انها كانت مضطرة لجمع رؤوس اموالها من شتى انحاء
العالم وتحرير صكوكها ببلقات مختلفة .



لذلك لم يكن هناك بد من ان تتخذ الحكومة المصرية موقفا
ايجابيا ازاء شطط انقضاء المختلط ، فاصدر الحاكم العسكري
العام امرا عسكريا رقم ١١٢ في ٥ يناير سنة ١٩٤١ ، اوقف به
تنفيذ الحكمين الصادرين ضد شركة قناة السويس وبنك الاراضي
المصرية ، وهو يعتبر في رأينا - تنفيذا للمرسوم بقانون سنة
١٩٢٥ الذي ألغى شرط الذهب في مصر ، ذلك لان الزام الشركة
وبنك الاراضي بالدفع بالذهب فيه تعطيل بل مخالفة لقانون
قواعده واضحة ومرايمه ظاهرة ، على ما سبق ان اوضحناه .

المناسية الثانية : صدور قانون الشركات المساهمة سنة ١٩٤٧ .
فرضت الحكومة المصرية بالقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧
تكاليف على الشركات المساهمة بالنسبة لاشتراط نسبة معينة من
اعضاء مجلس الادارة ومن موظفي الشركات من المصريين واشتراط
نسبة معينة لاجور العمال من مجموع المرتبات .

فراة شركة قناة السويس الإفلات من تطبيق احكام هذا
القانون لاسباب اوضحتها في مذكرة ، اثار فيها ايضا الجنسية ،
ويحسن - بهذه المناسبة - ان نعرض لحجج الشركة باكملها في
ايجاز ، على النحو الاتي :

تضمنت مذكرة الشركة المقدمة للحكومة المصرية والتي اعدتها
الاستاذ سوزر حول مستشار الشركة والاستاذ بجامعة جنيف
ونيوشاتل ما يلي :

١ - تستفيد الصفة العقدية التي تربط الحكومة بالشركة من الترميمات والراسيم وقانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ ، وليس للحكومة المصرية أن تنقض من جانب واحد الحقوق التي منحت للشركة والتي تكون البناء المالى والاقتصادى والقانونى والفنى لها .

٢ - نشأت للشركة ، شأن كل عقد امتياز ، حقوق مكتسبة يحق لها أن تطالب باحترامها ولا يقدر فى تلك القاعدة كون هذه الحقوق ذات طبيعة عامة ، اذ من اليسر دحض فكرة عدم وجود حقوق مكتسبة خارج القانون الخاص ، ذلك ان الدولة يجوز لها ان تمنح حقوقا للغير ، كما هو الشأن فى المعاهدات الدولية ، ومن ثم فلا يمنع ان ترتبط فى مواجهة الافراد ايضا بعقد او امتياز للثمة معينة ينشئ حقوقا مكتسبة لهم .

والحكومة المصرية قد ارتبطت فى مواجهة الشركة بامتيازات ذات طابع عام ، اخصها احتكار بناء واستغلال القناة ، وضمان ان تظل خاضعة فى تنظيمها الداخلى وفى علاقات المساهمين للقوانين الفرنسية ، ما دامت الاخالة قد صدرت من الحكومة المصرية الى هذه القوانين . وهذه الشروط تقيد الحكومة وتضمن تخليها من جانبها عن اخضاع الشركة لقوانينها الحالية ، ومستقبلا فى الحدود التى يتفق عليها ، والقول بغير ذلك يجيز للدولة ان تستنفذ تدريجيا كل مادة الامتيازات الممنوحة ، والمسألة لا تتصل بتطبيق قانون عام ، بل تتعلق باحترام التعهدات الاتفاقية ومبدأ احترام الحقوق المكتسبة فى العلاقات الدولية هو مبدأ قانون الشعوب وهو مسلم به من الفقه والقضاء .

وعلى ذلك ليس للحكومة المصرية ان تنجرد من الالتزامات التعاقدية لا بحقها الخاص الداخلى ولا بنصوصها الشرعية من القانون العام ، والقول بغير هذا يجعل للمعقود التى تبرمها الدولة مع الاجانب صفة احتمالية ، ما دامت يمكنها ان تبطل تعهداتها باصدار تشريعات جديدة

وقد تكفل الدكتور وحيد رافت وقتذاك بالرد على ما تضمنته
مذكرة الشركة على لسان مستشارها السويسرى فى النقط الآتية
(١) القانون الجديد يتعلق بالنظام العام فضلا عن أنه لا يمس
حقوقا مكتسبة :

لا شك أن التزام قناة السويس قد أنشأ علاقات قانونية بين
الحكومة والشركة ومن المقرر أن هذه العلاقات قد ترتبت عليها
نتائج وحالات فى الماضى تولدت عنها بعض حقوق مكتسبة لا
يستطيع التشريع الجديد تغيير شيء منها بحكم مبدأ عدم رجعية
القوانين فكل ماتم فى الماضى منها يحكمه التشريع القديم .

ولكن من الواضح أيضا أن تلك العلاقات مازال يتولد عنها
نتائج ممتدة للمستقبل وهذه هى الحالات القائمة التى يقول
الفقه والقضاء أن التشريع الجديد يحدث أثره المباشر فى شأنها

وعليه فإن النظام الذى كانت الشركة تعين بموجبه أعضاء
مجلس الإدارة عند خلو مراكزهم أو كانت تباشر التعاقد على
أساسه مع مستخدميها هذا النظام الذى كان مطلقا قبل سنة
١٩٣٧ ثم أصبح خاضعا لبعض القواعد منذ سنة ١٩٣٧ هو من
قبيل « الحالات القائمة » التى عنى العلماء بتوضيحها

فإذا كان ما تم من تعيين واستخدام فى عهد النظام السابق
يعتبر نهائيا وباتا ولو كان مناقضا للنظام الجديد ، فليس الحكم
كذلك بالنسبة الى النظام فى ذاته من حيث هو قواعد وضوابط
فانه يجوز تعديل هذه القواعد والضوابط فى أى وقت بمقتضى
تشريع جديد .

ومنذ العمل بالتشريع الجديد يتحتم أن يكون تعيين أعضاء
مجلس الإدارة ، واستخدام الموظفين والعمال وفقا لما تقرر بالقواعد
الجديدة . فهل يجوز القول بصفة جدية بأن هناك حقا مكتسبا
للشركة فى ألا يضم مجلس إدارتها سوى عضوين مصريين عملا

باتفاق سنة ١٩٣٧ ، وان يكون باقى اعضائه غير مصريين ؟ وهل
للشركة ان تدعى بحق مكتسب لها فيما يتعلق بنسبة المستغلين
المصريين بالشركة وبالنسبة المثوية الواجب توافرها في عدد
المستغلين والعمال المصريين الذين يستخدمون في كل مؤسسة ؟
هذا التشريع يتعلق بالنظام العام ، وينطبق عليه تعريف
العقيد بودان : « يقصد بالتشريع المتعلق بالنظام العام كل
تشريع يعنى بشئون المجتمع عامة دون الافراد ويضيق
الى هذا التعريف ما اورده لاجراساى ولابود لاكوست : «يلو
النظام العام كجزء جوهري واساسى في نظام المجتمع الضرورى
لبقائه ، وان التشريعات المتعلقة بالنظام العام تتكون منها الاسس
القانونية للمجتمع » .

ومضى كان الغرض من قانون سنة ١٩٤٧ هو الحاق اكبر عدد
من المصريين بالشركات التى لا نسى انها تباشر نشاطها بمصر ،
امكن بغير عناء ادراك ان مثل هذا التشريع يتصل بالنظام العام ،
ولا يهم بعد ذلك معرفة ما اذا كان التشريع يحكم علاقات نشأت
عن القانون العام الذى تعتبر جميع قوانينه امرة ، او يحكم علاقات
مرتبطة بالقانون الخاص بما ان هذا القانون يكتسب قوته الازامية
من ارتباطه بالنظام العام ، وهذا هو راي الفقهاء بالاجماع .

٢ - التشريع الجديد لا يؤثر الا على الشروط الالاحية للاتفاق
المبدأ الاساسى كما يقول برتلى ودويز هو : « ان التشريع
لا يجوز ان يمس التزامات ناشئة عن عقد سابق لان العقد قانون
التعاقدين ، وانما يرد عليه تحفظ هام هو «ان مدى هذا المبدأ
اوسع من ان يقتصر على مجرد علاقات بين الافراد تخضع لاحكام
القانون الخاص ، فهو مبدأ عام ، وانما لامكان تطبيقه يجب ان
يكون محل الخلاف عقدا ، فلا يعتبر كل اتفاق ارادى عقدا
بمعناه القانونى » .

ويتابع الدكتور وحيد زافت الرد على هذه الحجة بان عقد
الائتزام يتضمن نوعين من الشروط : شروطا تعاقدية وشروطا

نظامية ثم يتكيف إن الشروط الخاصة بنظام مستغنى وعمال
«الملتزم هي شروط نظامية قابلة للتعديل من جانب الحكومة
«المانحة للالتزام، واستشهد في ذلك بأقوال العلامة دييجي والأستاذ
جيز

٤ - عن حجة الالتجاء إلى أحكام القانون الفرنسي .
ذكرت الحكومة المصرية في مذكرة الدكتور وحيد أن المشرع
«المصرى قد أحال إلى بعض نصوص القانون الفرنسي ليسد النقص
الذى كان موجودا - وقت منح الالتزام - في التشريع المصرى
ومن ثم عدت الأحكام الفرنسية فيما أحال عليها الشارع المصرى
«بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ سابق الإشارة
«إليها) جزءا مكملًا للتشريع المصرى يجوز تعديله في أى وقت من
جانب واحد فضلا عن أن هذه الإحالة لم يقصد بها البتة أن
يتخطى الشارع المصرى عن حقه في التشريع بشأن الشوكات
«المساهمة .

وقد قضت محكمة العدل الدولية ببلهاى في قضايا قروض
«الصرب والبرازيل حيث قررت «أن الاتفاق الذى لا يعد عقلا
«حيما بين الدول بوصفها رعايا القانون الدولى يجب أن يستند إلى
«قانون قومى . وعليه يكون القانون القومى لشركة قناة
«السويس وهى شركة مصرية الجنسية هو القانون المصرى ولا
يمكن أن يوجد قانون آخر يحكمها .

ثانيا : طبيعة حق الدولة مانعة الالتزام على القناة .

ذهب الفقه في فرنسا في تكييف طبيعة حق الدولة على المال العام مذاهب شتى ، وقد اتجه الفقه منذ اواخر القرن التاسع عشر شطر فكرة مملوكية الاموال العامة اخذا بمبادئ القانون العام ، كما اخذ القضاء الفرنسي يتشبع شيئا فشيئا بهذا التكييف في احكامه ، بنا يودى الى القول بان التطور سائر نحو تقرير هذه النظر والاستقرار عنده .

ولا نزاع في ان الرقعة من الارض التى شقت فيها قناة السويس وما الحق بها من مرافق تدخل في حدود الاراضى المصرية ، وحق الدولة عليها حق ملكية طبقا لما استقر عليه الرأي في فرنسا .

فهل غير الالتزام بانشاء واستغلال قناة السويس من هذا الوضع ؟ ويقول اخر هل ترتب على منح الامتياز مساس بملكية مصر للقناة وما يتاجمها من اراضى ؟

تنص المادة ٨٧ من القانون المدنى المصرى على ان :

١ - « تعتبر اموالا عامة العقارات والمنقولات التى للدولة او للاشخاص الاعتبارية العامة والتى تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل او بمقتضى قانون او مرسوم » .

٢ - وهذه الاموال لا يجوز التصرف فيها او الحجز عليها او تملكها بالتقادم » .

وتنص المادة ٨٨ من هذا القانون ايضا على ان :

« تفقد الاموال العامة صفتها بانتهاج تخصيصها للمنفعة العامة وينتهى التخصيص بقانون او مرسوم او بالفصل او بانتهاج الفرض الذى من أجله خصصت تلك الاموال للمنفعة العامة » ويستفاد من هاتين المادتين :

(١) ان الاموال المملوكة للدولة والتي تخصص لمنفعة عامة لا يجوز تملكها بالتقادم .
ولقد تضمنت المادة ٥٣٨ من القانون المدني الفرنسى حكما مماثلا فقضت بان اموال الدومين العام لا تقبل ان تكون مملوكة ملكية خاصة .

(٢) وان الاموال العامة تفقد صفتها بانتهاء تخصيصها للمنفعة العامة او بانتهاء الغرض الذى من اجله خصصت تلك الاموال للمنفعة العامة .

ولما كان منح الالتزام باستغلال قناة السويس من جانب الحكومة المصرية وعاقبه مال من الاموال العامة خصص للنفع العام ، فقد توافرت لهذا الوعاء الصفة العامة ، ولازمته الحصانة المنصوص عليها في المادة ٨٧ فقرة ٢ من القانون المدني المصرى ، فلا تقبل القناة وما يتأخرها من اراض تدخل في الاموال المخصصة للنفع العام التملك الخاص من جانب الشركة الملتزمة .

فما لم يجرد المال العام من صفته العمومية ، او لم ينته تخصيصه ، او تغيير وجهته ، كما اشارت الى ذلك المادة ٨٨ من القانون المدني ، فانه لا يفقد هذه الصفة ويظل ملكا للدولة مانحة الالتزام .

وتطبيقا لذلك قضى مجلس الدولة الفرنسى ، بان الفحم الذى يعثر عليه في منطقة وهران بمعرفة الملتزمين باشتغال عامة في المنطقة المذكورة يكون ملكا للدولة ، لان تخصيص هذه المنطقة للنفع العام لم يشمل الركاز المدفون في الارض .

ولما كان للدولة ازاء المال المخصص للنفع العام صفة اخرى غير صفتها كمالكة لهذا المال ، هي السليطة الضابطة التى تتعلق باعتبارات الامن والسلامة العامة والصحة العامة ، فانبأ نلاحظ بجلاء مظاهر هاتين الصفتين فيما تضمنته وثائق الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس .

فمظاهر ملكية الدولة تبدو فيما تضمنته :

(١) المادة ٤ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ التى تشير الى الاراضى اللازمة لانشاء القناة ولإقامة المباني والمستودعات الملحقة بها قد اشتملت على حكم هام هو :

« وبما انه لا يسوغ للشركة ان تدعى فى الحصول على مساحات من الاراضى ايا كانت قصد المضاربة عليها سواء بتخصيصها للزراعة أو بإقامة المباني عليها أو بيعها للغير عند زيادة عدد السكان ... »

ومبنى هذا الحكم ان الحكومة المصرية اذ تمنح الشركة الاراضى اللازمة للاستغلال انما لا يقصد تملكها للشركة أو نقل ملكيتها اليها ، وانما يقصد الانتفاع بها لأغراض المشروع ، بحيث لا يجوز لها أن تجرى أعمال المضاربة من بيع هذه الاراضى للغير أو تخصيصها لأغراض تخرج عن الغرض المرسوم ، لان مثل هذه التصرفات هى تصرفات غير جائزة فى أملاك الدولة المخصصة للنفع العام ، ومن ثم فحق الشركة لا يعدو ان يكون حق انتفاع لان ملكية الرقبة بقيت للدولة مانحة الالتزام .

(٢) المادة ١٨ من فرمان الامتياز الثانى ١٨٥٦ وهى تتكلم عن المقابل الذى تحصل عليه الحكومة المصرية نظير حق انتفاع الشركة الملتزمة بالاراضى والامتيازات الأخرى ، اذ تقضى بانه : « على انه نظرا للاراضى المتنازل عنها والامتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية ... »

(٣) الفقرة الثانية من المادة ٩ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ وهى تؤكد أن استعمال الحكومة للملكها المخصص للنفع العام هو استعمال بدون مقابل .

بمعنى ان الدولة المانحة للالتزام لم ينقطع تسلطها على المال المملوك لها بعد تخصيصه للنفع العام عن طريق الالتزام ونص الفقرة يجرى بان :

« تنتفع الحكومة المصرية بحق المرور ولا يجوز للشركة بحجة ما ان تفرض اى رسم لهذا العبور او لجعل اخر » .

والمادة ١١ من هذه الاتفاقية ايضا تورد حكما بممثلا يفيد استمرار تسلط الدولة على وعاء الالتزام بالرفق العام ونصها :

« يجوز للحكومة المصرية .. وفاء لحاجة مراقفها الادارية (من بريد وجمارك وثكنات وغيرها) ان تشغل اى مكان يمكن التصرف فيما تراه ملائما لفرضها ٠٠٠ وتدفع الحكومة ما تكون الشركة قد أنفقتة لانشاء الاراضى التى ترغب الحكومة التصرف فيها .. »

والفقرة الاخيرة تشير الى حق الحكومة فى التصرف فيما سبق تخصيصه للالتزام باعتبارها المالكة للمال صاحبة التصرف فيه .

٤ () المادة ١٦ من فرمان الامتياز الثانى وهى تعالج حالة انتهاء مدة الاستغلال فتقطع بحق الحكومة فى استرداد المال العام ، اذ تنص على أن « تستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة (٩٩ سنة) على القناة البحرية .. »

هذه النصوص تبين ان الحكومة المصرية ظلت محتفظة بحقوقها كمالكة للمال العام اثناء سريان عقد الالتزام ، وقد قرنت الحكومة بسلطتها كمالكة بسلطتها الضابطة » .

ومن مظاهر سلطة الحكومة المصرية الضابطة ما تضمنته :

١ () المادة ٩ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ اذ تقضى بان «تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى اى مكان من الاراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والامن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها » .

٢ () المادة ١٠ من نفس الاتفاقية وتقضى بان «الحكومة المصرية أن تشغل داخل حدود الاراضى المحتفظ بها كملحقات للقناة البحرية اى موقع أو نقطة حربية تراها لازمة للدفاع عن البلاد ،

ويخلص لنا من ذلك ان الدولة المصرية قد استبقت سلطاتها كمالكة للأراضي التي استلزمها مشروع استغلال مرفق القناة ، كما قررت بسلطانها هذه سلطاتها الضابطة على هذه الأراضي باعتبارها صاحبة السيادة على اقليمها كدولة مستقلة ، وقد اكدت مصر سيادتها على القناة في معاهدة سنة ١٩٣٦ واتفاقية الجلاء سنة ١٩٥٤ مع الحكومة البريطانية ، وفي اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨ .

نصت المادة ٦ من فرمان الامتياز الاول سنة ١٨٥٤ على ان « يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور ، ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية لجميع الدول ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها » .

ونصت المادة ١٤ من فرمان الامتياز الثانى سنة ١٨٥٦ على ان « نعلن رسميا باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى مفتوحة على الدوام بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر الى اخر دون تمييز او حرمان او تفضيل بين الاشخاص او الجنسيات في مقابل دفع الرسوم .. »

ونصت المادة ١٥ من نفس فرمان على ان « يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز فى اى حال من الاحوال ان تمنح سفينة او شركة او فرد اية فوائد او امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن او الشركات او الافراد فى نفس الاحوال » .
ويستخلص من هذه المواد :

(١) ان على الشركة الملتزمة أن تجبى الرسوم على اساس تعريفات متساوية من جميع الدول .

(٢) ان اللاحقة مفتوحة لكل سفينة دون اى تمييز .

ولما كانت قاعدة المساواة المنصوص عليها فى هذه المواد هى من القواعد الضابطة لسير المرافق العامة فان النص عليها ليس من

شأنه أن ينشئ حقاً جديداً للمستحقين للانتفاع بمرفق المرور المصري ، ويلاحظ أن مانح الالتزام لم يخاطب بهذه النصوص دولا اجنبية باعتبارها من اشخاص القانون الدولي العام ، وإنما يؤكد قاعدة المساواة المسلم بها في فقه القانون الإداري بالنسبة لجميع السفن ، دون نظر الى اشخاص مالكيها سواء اكانوا افرادا ام حكومات .

تثير الدول الغربية مع ذلك « الصفة الدولية » مرة للشركة المتزمتة ، وقد أوضحنا من قبل أنها شركة مصرية وعلاقتها بالحكومة علاقة مصرية صميعة ، ومرة أخرى للقناة ذاتها ، وقد أوضحنا أن القناة بقيت ولا زالت مصرية ، فلعل هذه الدول تقصد الإشارة الى ما تضمنته نصوص الالتزام خاصا بموضوع الملاحة ، الامر الذي نتعرض لبحثه الآن :

فما هي طبيعة النصوص المقررة لصالح المستحقين ؟

اتجه مجلس الدولة الفرنسي في مبدأ الامر الى الاعتراف بحق طالب المنفعة في الحصول على المنفعة المقررة في عقد الامتياز وقائمة الشروط ، على اساس نظرية الاشتراط لمصلحة الغير ، اى على اساس أن العقد الذى يتم بين السلطة العامة وشركة الامتياز يلزم هذه الشركة بتقديم المنفعة المقررة في العقد لكل من يطلبها ، وفقا للشروط المنصوص عليها فيه ، وأن هذا الشرط مقرر لمصلحة الغير وهم الافراد الذين يطلبون الحصول على المنفعة التى أنشئ المرفق من أجلها ، وعلى هذا يكون حق طالب المنفعة مستمدا من عقد الامتياز أى من رابطة تعاقدية .

ولكن الفقهاء الفرنسيين عارضوا بشدة الاستناد الى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير المدنية فى تقرير حقوق طالبى المنفعة ازاء المرفق العامة التى تدار بالامتياز ، لان شروط تطبيق هذه النظرية المدنية غير متوفرة فى حالة الانتفاع بالمرافق العامة ، فضلا عن أنها لا تصلح أساسا لتقرير حقوق المنتفع أو طالب

الانتفاع ، وأن طالب الانتفاع لا يعتبر في علاقته بالمرافق العامة في مركز تعاقدى ، إنما يعتبر في مركز قانونى عام يحكمه قانون المرفق وحده .

ويتربى على هذا الرأى أن النصوص المقررة لصالح المستحقين للانتفاع ، وقت منح الالتزام ، هى نصوص نظامية أو لائحية ، تخضع لما تجر به السلطة المانحة للالتزام من تعديلات تبعاً لما تقتضيه اعتبارات الصالح العام . دون أن يكون لطالب الانتفاع أو للملتزم أدنى اعتراض .

وفى ذلك قال وزير المواصلات فى البرلمان الفرنسى سنة ١٩٠٨ ما نصه

« اتفقت كلمة الفقه والقضاء على أن الدولة عندما تمنح امتيازاً لمدة ٩٩ سنة . لا تتنازل طول هذه المدة التى تناهز قرناً من الزمان عن حقها فى إلزام شركات الامتياز بادخال جميع التعديلات التى يتطلبها الصالح العام ونمو البلاد وتقدمها الاقتصادية .

فاذا رأت الدولة بدلاً من أن تستغل بنفسها السكك الحديدية . أن تعهد بهذا الاستغلال الى شركة من الشركات . فالعقد الذى تعقده مع هذه الشركة لا يمكن أن يكون حائلاً بين الدولة وبين اتخاذ جميع الاجراءات التى يتضح لها ضرورتها فيما بعد .

أما الشركة فواجب عليها مهما كانت نصوص عقد امتيازها تنفيذ هذه الاجراءات اللازمة ، خصوصاً اذا كانت الشركة المذكورة قد نابت عن الدولة لمدة طويلة فى ادارة مرفق عام كبير ، ولا يمكن للشركة أن تحل محل الدولة فى تقدير ما تتطلبه المرافق العامة . لان هذا من حق الدولة وحدها ، ولا يمكن التنازل عنه بحال .

فمن المفهوم اذن ومقنناً فى كل امتياز أن الدولة قد تتدخل لتكليف شركة الامتياز بتكاليف أعمال جديدة لم تكن متوقعة

وقت التعاقد ، أما اذا سلمنا لحظة واحدة بعكس ذلك ، وبأن من شأن نصوص عقد الامتياز المتفق عليها أن تقف حجر عثرة في سبيل ما قد ترى الدولة من القرارات والاجراءات في المستقبل بقصد المنفعة العامة ، فالأفضل إذن الاستغناء أصلا عن نظام الامتياز كوسيلة لإدارة المرافق العمومية . إذ يكون بذلك متعارضا مع الصالح العام » .

ومن ثم فليس لاي مستحق للانتفاع أن يدعى أنه يستمد حقا شخصيا من عقد الالتزام ، سواء كان هذا المستحق فردا من أفراد القانون الخاص أم شخصا من أشخاص القانون العام ، سيما وقد أوضحنا أن المخاطب بنصوص الالتزام هو « السفينة » التي تطلب المرور بالقناة المصرية ، بغض النظر عن تبعيتها لدولة أجنبية أو جنسية صاحبها .

ويترتب على ما تقدم انقطاع الصلة بين امتياز شركة قناة السويس باستغلال مرفق المرور المائي ، وبين ما تنظمه معاهدة القسطنطينية المنعقدة في سنة ١٨٨٨ من قواعد للملاحة بالقناة ، لأن هذه المعاهدة قد عقدت بعد نشوء العلاقة القانونية التي تربط الشركة بالحكومة المصرية بسنوات ، فضلا عن أن الشركة شخص معنوي من أشخاص القانون الخاص ليس له أن يشترك أو يرتبط بمعاهدة دولية ، لأن ذلك يدخل في اختصاص الدولة المانحة للالتزام باعتبارها المنفردة بحق السيادة على أراضيها ومن بينها المنطقة المخصصة للمنفعة العامة ، كما سبق البيان .

ثالثا - قرار التأميم من الناحية القانونية

سبقت الإشارة الى أن عقد الالتزام طبقا للرأى الذى استقر عليه الفقه والقضاء فى فرنسا ومصر له طبيعة مزدوجة ، ذلك أنه يتضمن نوعين من الشروط : شروطا تعاقدية وشروطا لائحية أو نظامية ، فالشروط التعاقدية توجب التزامات معينة يقوم بها الطرفان - مانع الالتزام والملتزم - كل قبل الآخر ، مثل التزام الاعانة أو ضمان الفوائد بالنسبة لمانع الالتزام ، والتزام تحمل التكاليف أو قسمة الارباح بالنسبة الى الملتزم .

والامر على النقيض من ذلك بالنسبة الى النوع الثانى . فان الشروط التى تحدد كيفية استغلال المرفق العام موضوع الالتزام وقيوده تعتبر بحق قانون هذا الالتزام .

وبالنسبة الى استرداد الالتزام قبل مدته ، يرى الفقه الفرنسى أن التأييد يتعارض مع المقتضيات الاساسية للمرفق العام ، وأنه اذا لم يؤد المرفق النتائج المرجوة ، فيجب أن تتحرر جهة الادارة من هذه الشروط بالالغاء أو باعادة المرفق دون أى عائق : (راجع الاستاذ موسكيلي فى مذكراته السابق الإشارة إليها) وقد قضى مجلس الدولة الفرنسى بهذا الرأى ومن ثم فاسترداد المرفق العام جائز فى كل لحظة حتى ولو لم ينص على مدة معينة فى عقد الالتزام .

لذلك نصت المادة الرابعة من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بالتزامات المرافق العامة ، على أنه :

« يجب أن تحدد وثيقة الالتزام شروط وأوضاع استرداده قبل انتهاء مدته »

وجاء فى المذكرة الايضاحية أنه وان يكن لمانع الالتزام فى مسبيل المصلحة العامة ولقاء تمويض عادل حقيق استرداده فى أى وقت . حتى ولو لم يشر الى ذلك الحق فى وثيقة الالتزام . فقد وؤى من الأفضل تجنبيا لكل نزاع فى شأن تقدير

ذلك التعويض • تقرير قاعدة ترمى الى أن وثيقة الالتزام يجب أن تحدد شروط وأوضاع ذلك الاسترداد •

ولئن كانت وثائق الالتزام باستغلال مرفق قناة السويس لم تتضمن النص على استرداد المرفق قبل انتهاء مدته • فإن ذلك لا يعرقل حق الدولة ما نحة الالتزام في أن تسترد هذا المرفق • قبل انتهاء مدته • بالتطبيق لما استقر عليه الفقه والقضاء في فرنسا • خصوصا وأنه من المتفق عليه في فرنسا أن المدة الطويلة التي يتفق عليها لسريان عقد الالتزام • يقصد بها تمكين الملتزم من استهلاك قيمة المبالغ المستثمرة في المشروع • ولعل ما تبينه الأرقام الخيالية عن دخل المساهمين السنوى من أسهم شركة قناة السويس • بالرغم من أن مصر صاحبة القناة قد فقدت ١٢٠ ألفا من الأرواح في حفر القناة وسخرت من رجالها ومواردها الكثير في انشائها ليكشف بجلاء أن وضع المساهمين منذ سنوات طوال • لم يكن وضع المنتظر لاستهلاك استثماره • بل هو أقرب الى الاغتصاب من الاستغلال •

ولقد كان أمام الحكومة المصرية في الاستناد الى أحسن الكلام الالتزام • أن تلجأ الى أحد أمرين :

١ - اما أن تنهى عقد الالتزام قبل حلول موعده عن طريق إسقاط هذا العقد تأسيسا على ما ارتكبه شركة قناة السويس من مخالفات خطيرة في إدارتها للمرفق العام • تلك المخالفات التي أشارت الى بعضها المذكرة الإيضاحية لقرار التساميم • واكتشفت الحكومة بعد هذا القرار مخالفات على جانب كبير من الجسام • بحيث لا تبرر طلب إنهاء العقد عن طريق القضاء فحسب • بل كانت تبرر - لو علمت بها الحكومة المصرية في حينها - اتخاذ اجراءات تركز على ما تتمتع به من سلطة عامة • من وضع المرفق تحت الحراسة أو التجاؤها الى وسائل التنفيذ المباشر وهي اجراءات مسلم بها في فقه القانون الفرنسي لمواجهة مثل ما وقعت فيه الشركة المنقضية من مخالفات •

٢ - واما أن تلجأ الحكومة المصرية الى استرداد المرفق العام قبل انتهاء مدة الالتزام ودون أن يكون منصوباً عليه بعمل من جانب واحد لاعتبارات تتعلق بالنظام العام . تستقل الدولة بتقديرها . وفي هذه الحالة يختلف الاسترداد عن « سقوط العقد » في أن القرار القاضي بالاسترداد يحتفظ للملستزم بالتعويض .

ومن ثم فإذا كانت الحكومة المصرية قد لجأت الى الطريقة رقم (٢) فأصدرت قراراً بقانون متضمناً استرداد المرفق العام ومحتفظاً بالتعويض للمساهمين . كان هذا القرار قراراً مشروعاً . واستعمالاً من جانب الدولة المانحة للالتزام لحق مستمد لها من أحكام الالتزام المسلم بها في القانون الفرنسي . إذ ثبت لها هذا الحق حتى ولو لم يتضمنه عقد الالتزام . وهو يعتبر تطبيقاً لحق الفسخ العام المقرر في سائر العقود الادارية .

وقد توسعت فرنسا في فكرة التأمين ، فأمنت قبل الحرب الأخيرة الصناعات الحربية . ثم عملت منذ سنة ١٩٤٤ الى تأمين مصانع رينو وشركات النقل الجوي والغاز والكهرباء ومصانع الزيوت والبنوك وشركات التأمين الى غير ذلك من المشروعات .

كما قام حزب العمال في إنجلترا بتأمين جانب كبير من الصناعات البريطانية . كانتاج الفحم وتوريد الغاز والكهرباء . والمواصلات الحديدية والجوية والبرية ، ووسائل الاتصال والتليفونية واللاسلكية . وكذا بنك إنجلترا وتسويق القطن الخام ، وصناعة الحديد والصلب .

وعملت دول اوروبية أخرى الى التأمين . كما لجأت اليه المكسيك في تأمين صناعة البترول .

فإذا لجأت الحكومة المصرية بقرار ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ الى تأمين شركة قناة السويس . مستوحية نفس الفكرة التي أوجت الى إنجلترا وفرنسا وغيرها بتأمين المشروعات المهمة . كان هذا التأمين عملاً منازعاً فيه ؟

لقد سبق أن أوضحنا أن الشركة المؤممة هي شخص من أفراد القانون الخاص . وأن علاقتها بالحكومة المصرية علاقة مصرية صميمة ، وأنها تستغل مرفقا عاما يصعد التزام أبرمتها السلطات المصرية . وأن للدولة فضلا عن الاسترداد أن تؤمم المشروعات الخاصة التي تتولى إدارة المرافق العامة . لدواعي الصالح العام الذي تستقل الدولة صاحبة السيادة بتقديره . فأى اعتراض على كل هذا ؟

هل عملت الحكومة المصرية الى توقيع العقاب على شركة قناة السويس . كما عملت الى ذلك فرنسا بتأميم مصانع رينو ؟ ان الحكومة المصرية لم تلجأ الى سلطاتها غير العادية . وقد كانت على حق لو لجأت اليها لمواجهة المخالفات الصارخة التي ارتكبتها شركة القناة . ولكنها استبقت للشركة المؤممة حق التعويض . والتعويض العادل على أساس سعر الاقبال في بورصة باريس يوم ٢٥ يوليو سنة ١٩٥٦ . أى اليوم السابق على اصدار قرار التأميم .

هل يمكن للحكومة الفرنسية أن تدعى أن مصر قد جارت على حق الشركة المؤممة فى التعويض كما فعلت هي في بلادها ؟ لقد عملت الحكومة الفرنسية الى نقل ملكية أسهم المشروعات المؤممة الى الدولة . ثم اتبعت بصدد التعويض طريقتين : الأولى : تسلم حملة الاسهم القديمة سندات بدلا من الاسهم التي استولت عليها الحكومة ، وذلك بالنسبة الى تأميم البنوك والغاز والكهرباء وغيرها .

الثانية : تسلم حملة الاسهم القديمة حصص انتفاع بالنسبة الى تأميم شركات التأمين .

والطريقة الاولى تتضمن اغتصابا لجزء من رأس مال المساهم من حيث اعطائه سندا ذا دخل ثابت بدلا من قيمة ذات دخل متغير هو السهم .

ومن الغريب أن فرنسا وهذا هو موقفها من رعاياها المقيمين على أراضيها . قد تقدمت عقب انتهاء العمل باتفاقية إلغاء الامتيازات

فى سنة ١٩٤٩ الى الحكومة المصرية بمشروع معاهدة للاقامة جاء فى البند الاول منها - « ان تتعهد الحكومة المصرية باحترام حقوق الفرنسيين أفرادا وشركات فى استخدام الفرنسيين وبعدم نزع امتيازات المرافق العامة من يد الشركات الفرنسية حتى مقابل التعويضات العادلة » .

وتشاء الحكومة الفرنسية أن تمد حمايتها لرعاياها فى الخارج فقط . بل تقف اليوم من قرار تأميم شركة قناة السويس مدعية بحق حماية شخص معنوى مصرى .

ان قرار التأميم . قد أصدره رئيس جمهورية مصر استنادا الى حق الدولة القانونى على النحو الذى سبق بيانه . ولم تعد مصر فى عهدا الجديد محطا لانظار جشع الاستعمار . تحت ستار الابطال والتضليل .

وقبل أن انتهى من هذه النقطة أود التعرض لتأميم البترول فى إيران .

ذلك ان الحكومة الايرانية قد أصدرت فى سنة ١٩٥١ قانونا بتأميم شركة الزيت الانجليزية الايرانية وهى مؤسسة خاصة خاضعة للقانون الايرانى . ولو أن الحكومة الانجليزية تساهم فيها بنصيب كبير .

فاعترضت هذه الحكومة على ذلك القانون . ولكن إيران مضت فى تنفيذه . فرفضت انجلترا عليها دعوى أمام محكمة العدل الدولية طالبة فيها الامر باجراءات مؤقتة يقصد بها وقف تنفيذ التأميم . والابقاء على الحالة الراهنة الى أن يفصل فى موضوع الدعوى . وبادرت إيران الى اخطار المحكمة بأنها لا تمدها مختصة بنظر النزاع لانه ليس لانجلترا صفة فيه . اذ الشركة هيئة خاصة ولانه متعلق بحق من حقوق السيادة .

ولكن المحكمة نظرت الدعوى - دون أن تكون إيران حاضرة فيها - وأمرت باتخاذ الاجراءات المؤقتة المطلوبة بغير أن تفصل فى المسألة الاولى الخاصة باختصاصها .

فلما رفضت ايران الاعتراف بالحكم • ومضت في تنفيذ قانون التأميم • أحالت انجلترا الموضوع الى مجلس الامن • وقدمت مشروع قرار طلبت فيه دعوة حكومة ايران الى مراعاة التدابير التي قصت بها محكمة العدل الدولية مشيرة الى ما قد يترتب على مخالفتها من تهديد للامن والسلام •

وعندما عرض الموضوع على المجلس في اول اكتوبر سنة ١٩٥١ دفع الاتحاد السوفييتي ويوجوسلافيا بأن النزاع يتعلق بمسألة ايرانية داخلية فلا يجوز للمجلس مناقشته • ولكن الاغلبية ذهبت الى أن النزاع يقع في نطاق اختصاص المجلس • ولذا تقرر نظره ووجهت الدعوة الى ايران للاشتراك في مناقشاته أثناء نظر ذلك النزاع وقد قبلت ايران هذه الدعوة • ودفعت بأن المجلس غير الداخلي للحكومة الايرانية •

واستمر النزاع نحو ثلاث سنوات • تطورت فيها الاحداث السياسية الداخلية بايران الى أن تم اتفاق البترول الايراني في سنة ١٩٥٤ •

ويلاحظ أن تأميمنا يختلف في بعض الوجوه عن تأميم البترول الايراني • ومن أخص أوجه الاختلاف أن الشركة المؤممة في مصر هي مصرية وفي ايران هي انجليزية • مع ما يترتب على ذلك من نتائج • وان طبيعة المرفق المؤم في مصر تختلف عن طبيعته في ايران • فضلا عن أن الاحداث السياسية والخلافات الداخلية التي وجد الاجنبي ثغرة فيها ينقذ منها لتشويه هذا العمل أو عرقلة سيره • لا تجد مجالا لها في مصر •

ولعل ما تعتمد اليه بعض الدول الغربية الآن ، على نحو ما فعلت اثر تأميم البترول الايراني ، انما ترمي به الى افتعال حالة تهدد السلم الدولي ، حتى تجد مسوغا للتدخل الدولي ، ولكن هذا القصد مردود عليها بفشل انجلترا من قبل في أن تجعل لمجلس الامن اختصاصا بمسألة داخلية •

رابعاً - أثر قرار التأميم في العلاقات الدولية

لقد أوضحت في هذا البحث الاسانيد القانونية التي تدعم حق مصر في تأميم شركة قناة السويس واستخلصت :

١ - أن الشركة المؤممة هي شركة منحت من الحكومة المصرية التزاماً باستغلال مرفق عام مصرى .

٢ - وانها شخص من أشخاص القانون الخاص والعلاقة التي تربطها بالحكومة المصرية مانحة الالتزام ، هي علاقة مصرية صميمية .

وهذه الصفة قد أقرت بها إنجلترا صراحة على لسان مندوبيها في اللجنة الدولية التي عقدت بلندن سنة ١٨٨٥ لبحث مشروع معاهدة سنة ١٨٨٨ . كما أقرت بها إنجلترا بوصفها طرفاً منضمّاً في قضية الوفاء بالذهب التي رفعت أمام المحاكم المختلطة في مصر . على ما سبق بيانه .

٣ - وانها شركة مساهمة مصرية تخضع للقوانين المصرية بحكم تبعيتها القانونية للدولة التي أنشأتها واعترفت لها بالشخصية المعنوية .

٤ - وان قرار التأميم هو عمل قانونى سليم يتفق مع أحكام الالتزام ، كما يتفق مع الفكرة التي قام عليها التأميم في الدول كافة ، وأخصها فرنسا وإنجلترا .

فاذا أضفنا الى ما تقدم أن مصر . استناداً الى حقها فى السيادة على اقليمها ، لها أن تترخص فيما تصدره من تشريعات تطبيق على التابعين لها والمقيمين على اراضيها على حد سواء . وان التأميم عمل قانونى يعتبر من خصائص هذه السيادة المصرية . ولا يمس البتة كفية الانتفاع بالمرفق المصرى المؤمّم . ذلك الانتفاع الذى نظّمته معاهدة القسطنطينية سنة ١٨٨٨ . والتي تعتبر مصر بوصفها خلفاً لتركيا . أمينة على تنفيذها .

أدركنا ان ما أثارته الدول الغربية • وعلى رأسها انجلترا وفرنسا من ضجة مفتعلة كان يصدد عمل مصرى داخلى • لا يؤثر من قريب أو بعيد في العلاقات الدولية • فضلا عن أن مصر قد أعلنت • ولم تكن هناك حاجة لهذا الاعلان • غداة اصدار قرار التأميم • انها ستراعى من جانبها تنفيذ أحكام معاهدة سنة ١٨٨٨ • كما بذلت الهيئة المصرية لادارة القناة ، بحكم توافرها على السلطات العامة المخولة للجهات الادارية جهودا كبيرة لتحقيق السير المنتظم للمرفق العام المصرى • بالرغم من المحاولات العديدة والتدبيرات الخفية التى جربت مثيلاتها عند تأميم البترول الايرانى بقصد تعطيل سير المرفق • واطهار مصر بمظهر العاجزة عن مباشرة الإدارة العادية • وان الشركة المنحلة قد أوتيت من السلطان ما لا يطاوله سلطان الدولة صاحبة الاقليم •

ولما كانت المادة الثانية فقرة (٤) من ميثاق الامم المتحدة • تقضى بأن :

« يمتنع أعضاء الهيئة جميعاً في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الاراضى أو الاستقلال السياسى لاية دولة أو على وجه آخر لا يتفق ومقاصد « الامم المتحدة » •

فان ذلك يؤدى الى اعتبار « الحملة الاقتصادية المسلحة » التى عبايتها انجلترا وفرنسا ضد مصر على اثر صدور قرار التأميم • هى من قبيل التهديد الموجه لاستقلال مصر • المحرم اتيانها بحكم الميثاق •

ولم يقف سلوك الدولتين عند هذا الحد ، بل أبعثتا فى انتهاك أحكام القانون الدولى العام • عندما قرنت تهديدها « الاقتصادية المسلح » بدعوة بعض من الدول • الى مؤتمر يعقد فى لندن مهبط وحي الاستعمار لبحث مسألة مصرية صميمية • لم يكن لها أدنى مناس بالاجانب المقيمين فى ضيافتها •

كما انه لم يكن متصورا أن توازر أمريكا بريطانيا في غيرها .
متناسية أن روزفلت قد أعلن بالاشتراك مع تشرشل منذ سنوات
قريبة في ١٤ يناير سنة ١٩٤١ على العالم ثمانية مبادئ أسموها
بـ « ميثاق الاطلنطي » .
أكد البند الاول منه أن بلديهما لا يسعيان الى أى توسع اقليمى
أو غيره .

فما هو المقصود اذن من اشراف دولي على جزء من الاراضى
من الوسائل والامكانيات ما يمكنها من ممارسة سلطتها الضابطة
بالاخرى استعمارا مشتركا ؟

واذا كان البند السادس من هذا الميثاق ينص على أن :

« وبعد القضاء على الطغيان النازى يأملان في وضع سلم يمكن
جميع الشعوب من الحياة في أمن داخل حدودها . وبعث الطمأنينة
لكافة الناس في العالم أجمع . حتى يعيشون عيشة راضية بعيدة
عن الخوف والعوز » .

فهل واضعاه يعنيان مرماه ومبناه ؟ وهل يعيش الشعب
المصرى حقا آمنا مطمئنا من تهديدات واضعي الميثاق ؟

وهل لا يعتبر تجريد الاموال المصرية في هذه البلاد وحشد
القوات واطلاق الوحدات تهديدا لافراد الشعب المصرى في أرزاقه
وأرواحه ؟

ان المجال لا يتسع في الواقع لمناقشة اساليب هذه الدول .
التي دعت الى وضع ميثاق « للامم المتحدة » يكون دستورا يحكم
سائر تصرفاتها الدولية . وجعلت من أهم شروطه أن تقتصر
عضوية الهيئة على الدول المحبة للسلام .

تتشلق الدول الغربية باشراف دولي على ادارة القناة يضمن
الملاحه فيها . فما هو الباعث على اثاره « الاشراف الدولي » الان ؟
هل كانت شركة قناة السويس المنتهية تلتزم دوليا في شأن من
شئون الملاحه ؟ وهل كان لها من الاهلية القانونية والامكانيات
ما تتعهد بمثل هذا الالتزام ؟

ان شركة القناة • كما اوضحت • كانت شخصا من أشخاص القانون الخاص • فليس لها أن تدخل في أية علاقات دولية تتولد عنها التزامات خاصة • وكانت مصر صاحبة القناة هي التي لديها من الوسائل والامكانيات ما يمكنها من ممارسة سلطتها الطبيعية على مجراها المائي الذي يشق أراضيها ويلتقى بمياهها الاقليمية • وبهذه المناسبة • اود أن أعود بالذكرى الى وقت التخصير لمعاهدة سنة ١٨٨٨ • عندما اجتمعت اللجنة الدولية في لندن سنة ١٨٨٥ وقدم للبحث مشروع للحكومة الفرنسية للمادة الرابعة • بتأليف لجنة دولية ترأب تنفيذ المعاهدة المنتظرة • وقد أيدتها فيه الدول الاخرى •

غير أن انجلترا عارضت فكرة لجنة المراقبة • وارثات :

« تفويض هذا الامر لحكومة الاقليم — أى الحكومة المصرية — » لان الموافقة على الاقتراح الفرنسى من شأنها على حد تعبير المندوب الانجليزى : « ايجاد سلطة ثالثة على شواطئ القناة بجانب الحكومة المصرية والشركة • وأنه لا داعى لتعديل النظام القائم الذى أثبتت التجارب كفايته منذ افتتاح القناة » •

وان كنت أعترض على ما تضمنه هذا القول من مجافاة للواقع بالنسبة لوصف شركة القناة بأنها سلطة خصوصا وان المندوب الانجليزى نفسه قد أقر فى هذه اللجنة بأنها شخص خاص • فقد أردت أن أستشهد فقط بموقف انجلترا من اقتراح المراقبة الدولية •

ثم ألحت الدول فى انشاء هذه المراقبة • بباعث خشيتها من أن يؤدى احتلال انجلترا لمصر • الى انفراد الدولة المحتلة وهي بريطانيا بميزات خاصة فى القناة • وبهذه صلاحيات طويلة اتسمت بطابع الشد والجذب بين بريطانيا من جانب • وبين فرنسا ومن أياها من الدول الاخرى من جانب آخر • انتهى الاقتراح على الصورة التى صيغت فيها المادة الثامنة من المعاهدة
وهى :

• يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر • ويجتمعون عند كل طرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها • بناء على دعوة ثلاثة من بينهم وتحت رئاسة عميدهم • لاجراء التحقيقات اللازمة • أو يحيطون بالحكومة الخديوية بالخطر الذي يتبينونه حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التي تكفل حماية القناة وحرية استخدامها •

وعلى أى حال يجتمعون مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة • وتعد هذه الاجتماعات الاخيرة برئاسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية العثمانية • ويجوز للمندوب خديوى أن يشترك أيضا فى الاجتماع ويرأسه فى حالة غياب المندوب العثماني •

وعليهم بصفة خاصة أن يطلبوا الغاء كل عمل أو تفريق كل حشد • على أحد جانبي القناة يمكن أن يكون الغرض منه أو يؤدي الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة • ،

ولئن كان هذا النص لا يفيد أن الحكومة المصرية ملتزمة باتباع رأى هذه اللجنة ، التي تعتبر فى الواقع لجنة استشارية ، وإن للحكومة أن تتخذ التدابير التي تراها هى مناسبة •

الا أن انجلترا قد حرصت على أن تضع تحفظا ميناه :

• يجب أن يكون مفهوما بصفة تامة أن المشروع المقترح • يعد فى نظر حكومة صاحبة الجلالة « البريطانية » بيانا للتدابير التي تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة • ولكن لا تعد هذه التدابير واجبة التطبيق • بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية التي تحتل مصر • أو يعطل حريتها فى العمل الذي لا غنى عنه • لتقوم بمهمتها على وجه فعال فى الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الآن • وقد ألحق هذا التحفظ بالمعاهدة •

ولقد ظل التحفظ ساريا بعد سنة ١٨٨٨ الى أن تم التنازل عنه
فى سنة ١٩٠٤ . وفى هذه الفترة التى كان التحفظ فيها قائما .
توسعت انجلترا بما لها من نفوذ فى مصر . فى الاستفادة منه .
حتى صارت الحال كان معاهدة سنة ١٨٨٨ قد توقفت نفاذها .

كما عملت انجلترا منذ البداية على وقف قيام الرقابة . فلم تعقد
اللجنة المنصوص عليها فى المادة الثامنة فى يوم من الايام .

وفى سنة ١٩٠٤ سويت الخلافات القائمة بين انجلترا وفرنسا .
بمقتضى وفاق ٨ ابريل سنة ١٩٠٤ . ونصت المادة الاولى منه
على أن :

« الحكومة البريطانية لا تفكر فى تغيير الحالة السياسية فى
مصر . وأن فرنسا لن تعرقل تصرفات انجلترا فى هذا الاقليم .
سواء بطلب تحديد أجل الاحتلال . أو بأى شكل آخر » ،

ونصت المادة السادسة من الوفاق على أن :

« ضمانا لحرية المرور بقناة السويس تعلن حكومة صاحب
الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المبرمة فى اكتوبر سنة
١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ » ،

وبهذا النص تنازلت بريطانيا عن التحفظ . وقبلت سريان
المعاهدة .

(راجع الدكتور عبد الله رشوان المرجع السابق ص ١٧٥) .

ومن ثم فيجب أن تعلم انجلترا ، أن وقف تنفيذ معاهدة
سنة ١٨٨٨ . انما يرجع الى عبثها هى بالمواثيق الدولية . وأنه
من اليوم الذى انكشف فيه ظلها من القناة المصرية ، وجلت قواتها
عن أرض مصر الطيبة الى غير رجعة . هو اليوم الذى تتمكن فيه
مصر من الوفاء بالتزاماتها الدولية . لا لان مصر ليست لديها القوة
التي لانجلترا أو فرنسا ، اذ قد عبأت مصر أبناءها لامتشاق

الجسام والنود عن أراضيها والدفاع عن استقلالها • وانما لان مصر تنزل القانون الدولى العام المكان اللائق به من التقدير والاحترام • وان مصر تردد فى هذا الصدد ما قاله الدكتور كليفتز وزير خارجية هولندا ورئيس الجمعية العامة للامم المتحدة فى سنة ١٩٥٤ ، فى محاضرة ألقاها بجامعة برنستون بأمريكا ، ما نصه :

« ان القانون الدولى هو الهدف الوحيد والاداة المحايدة • التى يجدر بكافة الدول أن تستخدمها فى علاقاتها الدولية • وفضلا عن ذلك فهو أساس قوى الدعائم يمكن للدول أن ترسم عليه سياستها الدولية • ان كانت لهذه السياسة حقا أن تصبح جديرة بهذه التسمية •

وان القانون الدولى هو بحق الركاز الذى يؤكد تسوية الخلافات الدولية بالطرق السلمية • علاوة على أنه من العوامل الفعالة فى الإقلال من فرص الانتهازية والمهارة والهاء السياسى • وهى صفات كان يتسم بها بعض الساسة ممن لا يحتكمون الى نصوص القانون الدولى فى الازمنة الغابرة •

وان للقانون الدولى أهمية خاصة للدول التى تتخذ موقفا دفاعيا على مسرح السياسة الدولية ، ومن ثم فهو درع قوى أو بالاحرى سلاح من أقوى أسلحة الدفاع •

قَائِمُ الْقَنَاءِ وَأَثَرُهُ الْإِسْتِزَائِي

لِلْفَائِزِ أ.ع. كَالِ عَبْدِ الْحَمِيدِ

معنى الاستراتيجية

كثر تداول هذا اللفظ عقب الحرب العالمية الثانية وأصبح محورا تطوف حوله الاحاديث والبحوث والدراسات والمفاوضات • لما يشتمل عليه من الخصائص والمعاني التي تمزج بين السياسة والحرب • • • والاقتصاد • • • وكافة القوى المعنوية في وعاء واحد يمكن تشبيهه بالجسد الانساني الذي لا ينمو ولا يحيا الا بحياة ونمو كافة أعضائه • •

فالحديث عن الكيان الاستراتيجي لدولة أو لمنطقة ما • • • انما يعنى الحديث عن كافة الاعضاء والعناصر التي يتألف منها هذا الجسد الذي يحتاج الى قوة الايدي وسلامتها وحسن الافادة منها لتدافع عنه وتنفذ عن سلامته فهي بذلك تمثل القوى العسكرية بكافة عناصرها في البر والبحر والجو والتي تتوقف على كفاءتها سيادة الدولة وأمنها ورخائها •

وكما يحتاج الجسد الى أعضاء وعناصر وملاحم تميزه عن غيره • • وكما يحتاج أيضا الى عيون يرى بها ما يدور حوله ويقع أمامه وكماجته الى أذن يسمع بها ويتابع همسات جيرانه من أصدقاء وأعداء • • • وكماجته الى لسان ينطق بحقه ويدافع بمنطقه ويتحدث به في المحافل والمجتمعات • • •

كل هذه تمثل في مجموعها الجهاز السياسي للدولة الذي يرى ويسمع ويفكر ويخطط معالم الطريق الذي تسير عليه أو تسلكه في الخضم الدولي •

وكما يحتاج الجسد أيضا الى جهاز يغذى ويروى كافة أعضائه بأكاسير القوة والحياة فان الكيان الاستراتيجي يحتاج الى القدرة أو الطاقة الاقتصادية التي تمنحه كل أسباب القوة المادية التي

تعتمد عليها كفاءة القوة العسكرية والتي تزيد من كفاءة الجهاز السياسي واتساع المدى الذى يعمل فى ربوعه •

وكما يحتاج الجسد الى الروح التى تحركه ... وتبعث فيه الحياة والامل فان الكيان الاستراتيجى يحتاج الى القوى المعنوية العالية التى تلزم الازكاء واتماء كل العناصر القوى المالية والسياسية والعسكرية والوصول بها الى الذروة مع ضمان حسن الافادة منها كلها على أفضل صورة •

فالحديث عن الاستراتيجية ... يعنى فى الواقع احاديث متصلة مرتبطة بكل هذه العناصر مجتمعة ... ولن نتعرض فى هذا الحديث الى القيمة الاستراتيجية للقناة فى المحيط الدولى ... ولكن سنقتصر الان عن اثر التأميم من الناحية الاستراتيجية المحلية والاقليمية • وان فى اهتمام العالم شرقه وغربه بموضوع التأميم لدليلا ماديا على الاهمية الخاصة لهذا المرفق وعلى الاثر البالغ الذى نتج عن التأميم وان من يتابع انباء العالم فى هذا الشأن ليدرك حقيقة الوزن الاستراتيجى للقناة وقوة الدور الذى تستطيع أن تؤديه فى حقل الاستراتيجية العالمية •

وان حشد القوى العسكرية الغربية ... واجتماعات قادة وساسة الدول الكبرى واهتزاز الاسواق المالية العالمية ... والاهتمام البالغ الذى أبدته كل شعوب الارض حول هذا الموضوع انما يعنى حقيقة واحدة هى ان تأميم القناة سيغير كثيرا من نظم ووسائل التعامل الدولى بين الشعوب • بل سيغير كثيرا من خطط توزيع مراكز النقل الاستراتيجية والقواعد العسكرية وعلى الاخص فى مناطق الشرق والبحر الابيض والشرق الاوسط وجنوب آسيا وشرق أوروبا • كما ان التأميم سيتمخض عنه كثير من تطور شامل بين شعوب العالم القديم وعلى الاخص فى آسيا وافريقيا حيث صال الاستعمار بين ربوعهما طوال القرون الحالية، وسيكون لهذا التطور الشعبوى آثار مباشرة على النظم والاوضاع

السياسية في كل أنحاء العالم وكذلك على الموازين الاقتصادية وأيضاً على كل مظاهر التعامل بين الدول مما سيكون له أثره ونتائجه في تعديل ملامح هذا العصر من كافة الوجوه ..

ففي الميدان العسكري المحلى نرى أن أول ثورة أنبتتها التأميم هي قيام وخلق جيش التحرير الذى وجد لأول مرة في تاريخ الشرق .. وبالرغم من المحن العسكرية التى سبق أن تعرضت لها مصر واجتازتها تارة وحدها وتارة مع غيرها الا أن قيام الشعب بأكمله ليعلن التعبئة العامة بنفسه دون أن ينتظر من الحكومة أن تدعو إليها أو تحثه عليها .. أقول .. ان قيام هذه التعبئة الشعبية بتلك الصورة انما يعنى بناء الجبهة الداخلية على أساس قوى متين يعيننا على الوقوف والصمود في كافة الجبهات وفي كل الظروف .

لقد اشتركت مصر في الحريين العالميتين كما اشتركت في حرب فلسطين ومع ذلك فلم يوجد جيش شعبى يمثل القوة أو التنظيم أو الكفارة التى نلسمها ونراها في جيش التحرير .

كان التأميم اذن نقطة للتحويل في التاريخ العسكري لمصر الحديثة .. لقد تضاعف جهدها .. وتضاعفت تبعاً لذلك قدرتها وكفاءتها ووثبتنا خطوات واسعة للامام في هذا المضمار .. وما كنا لنصل إليها ما لم تقم بتلك الضجة الكبرى التى أثارها الضرب نتيجة للتأميم .. لقد اجتمع الشباب والشيوخ .. رجالاً ونساءً من جميع طبقات الشعب في صعيد واحد وبشعور واحد ويعملون ويتدربون بنظام واحد .. من أجل هدف واحد ..

لقد كسبنا جبهتنا الداخلية .. وعملنا على تقويتها وتدعيمها .. وبقدر قوتها تقاس قوتنا في باقى الميادين .. ولقد أصبحت الحرب الحديثة حرباً شعوبية شاملة ولم تعد قاصرة على الصراع المادى بين القوات العسكرية في ميادين القتال .. وأصبحت

مسئولية الحرب تتوقف نتائجها على ارادة الشعوب وصمودها
وتمسكها بالعقيدة التي تدافع وتقاتل من أجلها ، ولقد رأينا كثيرا
من الدول فقدت سيادتها وكيانها بالرغم من انتصار قواتها المسلحة
فى ميادين الحرب وكان ذلك بسبب تصدع جبهتها الداخلية وعدم
قدرتها على الصمود أمام مطالب الحرب الحديثة .. وان ما أثبتته
الشعب المصرى من فضوح ووعى فى هذا المضمار مما يشير
بمستقبلنا المرتقب ولقد كانت الازمة التي خلقها الاستعمار بسبب
التأميم هى الشرارة التي أضادت لكافة الاحرار فى كل ربوع الارض
طريق التحرير وطريق الاتحاد الايجابى الصحيح ..

فلم تجتمع شعوب الارض على قضية واحدة بالرغم من اختلاف
المذاهب السياسية التي تدين بها وبالرغم من تباعد أراضيها أو
تباين أهدافها فى الحياة .. كما اجتمعت وراء مصر تشد من ازرها
وتدافع معها ومن أجلها .. ومن أجل الحق والحرية ..

فهذا التكتل العالمى الشعبى وراء مصر ضاعف من قدرتها
العسكرية ومنحها مزيدا من الثقة والامل .. فى قضيتها وحقوقها
فاشتد ساعدها وسارعت خطاها فى التدريب العسكرى والدفاع
المدنى وتجاوب الشعب مع قادته وأصبح كل مواطن جنديا يدافع
بقلبه لأول مرة عن أرضه وعن حقه وعن نفسه وعن مستقبله
ومستقبل أولاده وأحفاده .. ولم تكن لهذه الثورة الجارفة صورة
مماثلة عندما خاضت مصر الحربين الماضيتين وعندما خاضت
معركة فلسطين اذ كانت هى تحارب فى ميادين متعددة والاستعمار
وراسها وأمامها وحولها بالمرصاد ..

وهناك زاوية جديدة تمخض عنها التأميم بدأت مصر تعنى بها
عناية خاصة وهى قوتها البحرية بصفة خاصة .. فمصر تملك
شاطئين عظيمين على البحرين الابيض والاحمر وكانت هى دائما
سيئة عصورها الماضية عند ما كانت تملك القوة البحرية الكافية
التي تتكافأ مع التزامات موقعها الجغرافى على هذين البحرين

الواقعين في قلب العالم القديم بين القارات الكبرى الثلاث آسيا
وأفريقيا وأوروبا .. ولقد أدركت مصر حقيقة المزايا التي يتصف
بها موقعها الاستراتيجي وما يحتاجه من قوة بحرية تكفل له
السلامة والسيادة .. فعملت على النهوض بتلك القوة بقدر
ما استطاعت .. والمقصود بالقوة البحرية .. هو قوة السفن من
حيث عددها وعتادها وكذلك قوة أفرادها من حيث عددهم وخبرتهم
وقدرتهم على الافادة بما لديهم من سلاح وعتاد .

ورأينا بعد التأميم كيف يحاول الغرب بكل وسائله الظاهرة
والخفية لتعطيل الملاحة في القناة ليكشف عن عجز مصر في ادارتها
وفي افتقارها الى الخبرة البحرية اللازمة لضمان سير الملاحة حتى
تخلق الفرصة التي تبرر للاستعمار اتخاذ أية تدابير بحجة التدخل
من أجل سلامة القناة وصلاحياتها للملاحة الدولية .

ولولا أن مصر تداركت هذا كله واستمانت برصيدها من ضباط
البحرية في سد العجز في المرشدين لما استطاعت أن تواجه هذا
الموقف الدقيق الذي كان ممكنا أن يتمخض عن مضاعفات خطيرة،
فلقد أبتنا للعالم أن مصر وحدها استطاعت ادارة القناة بالرغم من
محاولات الغرب لتعطيل الملاحة والتأثير على المرشدين بالتوقف عن
العمل سواء بالاستقالة أو بالامتناع عن العودة الى العمل عقب انتهاء
أجازتهم وبالرغم من كافة وسائل الاغراء التي قدمت لها الشركة
الملغاة - بمساعدة السلطات السياسية الفرنسية البريطانية ومع
ذلك فقد كشف هذا الموقف الدقيق عن حقيقة ملموسة للجميع
وهي أن مصر يجب أن تضاعف جهودها في الميدان البحري .

وهذا يتطلب منها العناية بخلق جيل جديد يعيد لها سيادتها
القديمة في هذا الميدان .. فكان التأميم فرصة للانطلاق من أجل
استكمال سيادتنا البحرية .. فمصر بالرغم من كل ما حصدته
الغرب من أساطيل وقوات جوية وبحرية استطاعت تأمين شواطئها
وتأمين الملاحة فنيا وعسكريا . ولكنها مع كل هذا لم تقنع بهذا

المستوى من الكفاءة البحرية بل عملت ومستعمل من أجل تحقيق المزيد من هذه الكفاءة بصورها المادية والغنية والمعنوية ٠٠

ويمكننا القول ان مصر قد أصبحت منذ ٢٦ يولييه الماضى دولة بحرية لها شأنها ولها خطرها ولها وزنها فلقد كان التأميم وسيلة لان تعرف هذه الحقيقة ولان يلمسها العالم كله وعلى الاخص تلك الدول التى كانت ولا تزال تحشد مزيدا من أساطيلها حول منطقة القناة ٠٠ ولقد اعترف المؤتمرون فى لندن بالرغم مما انطوت عليه صدورهم من عناد ونوايا وخطط للضغط على مصر ٠٠ أقول لقد اعترف هؤلاء جميعا بأن مصر يجب أن يكون لها شأن فى تكييف وضمان الملاحة الدولية التى ترتبط بها بل تتوقف عليها حياة أوروبا الغربية بصفة خاصة فان اعتراف الغرب بحقيقة الدور المرتقب من مصر فى هذا الشأن يعتبر وحده دليلا على ما يجب أن تكون عليه القوة والكفاءة البحرية المصرية سواء فى أسطولها أو فى رصيدها من الاختصاصيين البحريين الذين يعملون فى الاسطول التجارى أو حتى فى الكشافة البحرية الذين يعتبرون بمثابة الخط الثانى أو الاحتياطى ٠٠ وبالفعل بدأت مصر تنسج لنفسها ثوبا جديدا فى هذا المضمار وستكون قوتها البحرية وسيلة وإدارة مباشرة تعمل من أجل تأمين الملاحة الدولية ضد أى محاولة وأداة مباشرة تعمل من أجل تأمين الملاحة الدولية ضد أى محاولة تستهدف تعطيلها ٠٠ وأيضا من أجل السلام المحلى فى ربوع الشرق الاوسط وفى شرق البحر الابيض ٠٠ ومستعمل تبعاً لذلك خطط الاستعمار والاستغلال التى كان قد أعدها لتطويق مصر خاصة والقارة الافريقية عامة باعتبارها قارة الاستغلال والاستعمار بعد أن تصدع كيان الاستعمار فى القارة الاسيوية منذ عام ١٩٤٥ وهكذا رأينا بضمت مجدنا البحرى بمثابة المولود الثانى الذى أنجبه التأميم بجانب قيام جيش التحرير ٠

ومن ناحية الامن الداخلى ٠٠ والسلامة العسكرية للبلاد كان التأميم تطهيرا حقيقيا لما خلقته الشركة القديمة من جهاز كامل

للتجسس على أنباء مصر ورصد كافة امكانياتها وقدرتها أولا بأول ٠٠ فقد كانت الشركة كما وصفها الرئيس جمال عبد الناصر دولة داخل البلاد ٠٠ فكانت ترقب شئوننا وتسجل كل حركاتنا وتعلم بكافة خططنا ونوايانا بحكم قيامها واشرافها على مجريات الامور الداخلية في بلادنا ومعلوم ان تلك الشركة كانت تخضع مباشرة في ادارتها وسياستها لفرنسا وبريطانيا وأمريكا ٠٠ وهي نفس الدول الثلاث التي كانت أول من اعترف بإسرائيل وهي التي أصدرت من أجل سلامة تلك الدولة التصريح الثلاثي المعروف ٠٠ ولما كانت مصر من الناحية الرسمية في حالة حرب مع إسرائيل فكان ضروريا اذن أن تظل كل المعلومات والبيانات والاحصائيات عن قدرة مصر الاقتصادية والعسكرية بعيدة عن متناول إسرائيل ولقد رأينا أكثر من مرة كيف كانت تتسرب كل هذه المعلومات عن طريق الشركة القديمة الى إسرائيل بصورة مباشرة أو عن طريق عملائها في لندن وباريس ونيويورك •

اذن كان تأميم مصر لشركة القناة أمرا ضروريا لسلامة البلاد العسكرية وأمنها الداخلي وبذلك أغلق المنفذ الوحيد الذي كانت تستمد منه إسرائيل كل حاجتها من أنباء مصر ٠٠ أقول ان التأميم أحكم صمام الامن وكان وسيلة من أجل سلامة الجهاز العسكري والاقتصادي والسياسي للدولة وبمعنى آخر فقد كان وسيلة لتقوية الكيان الاستراتيجي للدولة سواء في محيطها الخاص أو في محيطها الاقليمي العام ٠٠

وأیضا فان من يتتبع حركة الملاحة في القناة بما يمر فيها من خامات الشرق الى الغرب وكذلك من منتجات الغرب الى الشرق ٠٠ يستطيع أن يقف على أدق صورة ممكنة للحركة الاقتصادية التي يتبادلها الشرق والغرب والتي تكشف عن الاتجاهات العامة في سياسة الانتاج والاستهلاك التي يترتب عليها ويرتبط بهما الميزان السياسي والعسكري الدولي •

وان مصر وقد امنت شركة القناة تستطيع بحكم وضعها الجديد ان ترسم لنفسها الطريق الصحيح في تحديد خطتها الاقتصادية والسياسية والعسكرية على ضوء ما يتطور اليه العالم من واقع البيانات التي تستقي من المناهل الحقيقية التي تأتياها عن طريق مراقبة وتأمين الملاحة العالمية عبر القناة وان هذه الحقيقة التي تدركها كل الدول مما توجب عليها جميعا ان تكسب مصر وان تؤيدها في اتخاذ الحياد وسيلة لخدمة الجميع فان مصلحة الملاحة الدولية وامنها يقتضيان ان تعمل كل الدول من اجل بقاء مصر بعيدة عن أى نزاع دولي وذلك لانها بصفتها الجديدة وبوضعها الجديد تستطيع ان تعرف كل النوايا المستترة للدول من مراقبة حركات التصدير والاستيراد فهي بذلك كاتمة لاسرار هذه الدول صاحبة الشئان ، فلو فرض وان مصر قحمتها الظروف للتحيز لجانب ما فان ذلك لن يساعد على تأمين السلام العالمى .

اذن لقد أصبحت حقيقة الحياد الذى دعت اليه مصر سواء في باندونج وبريوني وسيلة لخدمة الشرق والغرب بقدر ما هو خادم لسلامة مصر وما حولها ، فتأمين القناة أضحي بمثابة د مخفف الصلصة ، التى كان مقدرا لها أن تقع فى أى وقت اذا تعارضت مصلحة الشرق مع مصلحة الغرب . فلو ظلت القناة تحت اشراف شركتها القديمة لكان ذلك سببا فى تدخل القوى المعادية لفرنسا وبريطانيا وأمريكا (باعتبارهما القوى التى كانت تسيطر على الشركة القديمة) وان مثل هذا التدخل سيكون وسيلة مباشرة لمضاعفة الاخطار وتعدد الاحتمالات التى قد يكون من شأنها الخروج بالقناة عن حيدتها كما حدث خلال الحريين العالميتين عندما اقتصر مجال خدماتها فقط على جانب الحلفاء الامر الذى ترتب عليه خلق جبهة جديدة فى الشرق الاوسط من جانب الالمان من اجل ابعاد السيطرة الاحتكارية لفرنسا وبريطانيا على القناة ، فتأمين مصر للشركة قد حقق وجدد الامل فى أن يكون الحياد مكفولا وحرية الملاحة مضمونة وفى ذلك تخفيف للتسوتر العسكرى الذى كان

يحتمل أن يقوم ان لم تؤمم شركة القناة • ولما كانت الحرب • •
مهما كانت أسبابها • • ميدانا يتسع أتونه لكل الشعوب فكان الامر
ضروريا أن تقف مصر على ما يدور حولها وما ينقل عبر أراضيها
ومياهها من مواد وعتاد ورجال حتى تستطيع أن تؤمن نفسها
أولا وتؤمن القناة ثانيا وبذلك تستطيع أن تؤمن السلام حولها • •
وبالتأميم اضحى وسيلة لسلامتنا العسكرية ما كنا ندركها أو
نبلغها بدونها •

وفي الميدان السياسى • • وهو الدعامة الثانية التى يقوم عليها
الكيان الاستراتيجى للدولة فان مصر كسبت بالتأميم كسبا مجليا
واقليميا وعالميا أعجز الغرب بقادته وساسته وتكتلاته عن الوقوف
وحده أمامها فصارت الدول الغربية تتلمس الوسائل ذات الصفة
الدولية لتأخذها ذريعة تحقق من ورائها أهدافها الاستعمارية
وتصون بها ما بقى لها من أنفة وكبرياء •

لقد تسجلت بريطانيا وفرنسا بمسلكهما العلوانى وبما اتخذته
كل منهما من اجراءات عسكرية وتدابير اقتصادية وخصومة
سياسية ، ولما تنكر العالم الحر لهذا المسلك وثبت أن مصر لن
تكون وحدها فى خضم هذه المعركة الفريدة الجديدة • • حاولت
كل من الدولتين دفع هذا الموضوع الى الحظيرة الدولية بالطريقة
التي يؤملان من ورائها تحقيق أملمهم المفقود •

وكان التجاؤها الى عقد مؤتمر لندن يعتبر اعترافا ضمينا مباشرا
بعجزهما وفشلهما فى اتخاذ قرار ما وكان أيضا تسجيلا واقعيا
لفشلهما فى الافادة بما اتخذته كل منهما من تدابير مختلفة وبما
حشدته الدولتان من قوات •

لقد كانت مصر فى كفة والمؤتمر الثلاثى وبعده مؤتمر لندن فى
كفة ، وخرجت مصر وحدها ظافرة اذ لمست تأييد العالم لها فكان
التأميم أول تجربة دولية تمارسها كتلة باندونج فى المحيط الدولى
وكان تأييد الدول التى اشتركت فى هذا المؤتمر - باستثناء

باكستان - تجربة واقعية ايجابية أظهرت للعالم معاني كثيرة عن التفاهم والتعاون بين الشعوب والحكومات الداعية للسلام والمكافحة من أجل حرية تقرير المصير . فعاد الامل للعالم بعد أن كاد يضيع في حلبة هيئة الامم المتحدة التي فشلت لان في كل قضية تبنتها مما أضعف الثقة فيها والامل عليها فكان موقف مصر فرصة لنجاحها السياسي واستغلال فرصة التأميم لتطبيق وممارسة المبادئ التي دعت اليها بلسان جمال عبد الناصر في باندونج منذ عام ٥٥ أقول كان هذا فرصة لان تزداد مكانة مصر السياسية علوا ووزنا بعد أن كان ينظر لها كدولة افريقية أو كدولة عربية متخلفة وبذلك تغيرت نظرة العالم الى مصر خاصة والى الامة العربية عامة ، وعرفوا أن العملاق بدأ يصحو ويتحرك وان لا بد له من أن يسترد كل حقوقه . فكان هذا النصر السياسي الذي أنجب التأميم أملا تحقق ما كنا ندركه بدون ما فعله جمال عبد الناصر في ٢٦ يولييه الماضي . كان التأميم نصرا - ليس لمصر وحدها - بل لكل الدول الاسيوية الافريقية . وكان ضربة للاستعمار في كل مكان وبدأت الدنيا تلمس وترى وتربح حقيقة قيام الكتلة الثالثة . كتلة الشعوب الاسيوية والافريقية التي كانت حتى قبل التأميم ميدانا يتقاسمه الشرق والغرب في النفوذ والاحتكار ، لقد كان التأميم الفرصة المادية لقيام الكتلة الثالثة الداعية الى السلام والى التعايش السلمى . وهكذا ازداد أمل دعاة السلام فى قيام السلام بقيادة هذه الكتلة التي أثبتت وجودها وقوتها بمناسبة التأميم وكسبت مصر بذلك زعامة سياسة عالمية حتى بين انصار الغرب ، اذا ظهرت آثار هذه الفلسفة الجديدة ، فلسفة مصر من أجل السلام فى قلب بريطانيا - وفرنسا وغرب أوروبا حيث قامت المعارضة الشعبية تناهض المؤتمرين فى لندن .

وكان التأميم أيضا صدعا لحلف الاطلنطي وامتداده ، فى حلف البلقان . لقد رفضت اليونان حضور المؤتمر . واحتجت يوغوسلافيا لعدم دعوتها ، واختلفت أمريكا مع فرنسا وبريطانيا

من أجل مبدأ استخدام القوة .. ولأول مرة ينال هذا الحلف مثل هذا الوهن منذ قيامه ..

ولقد كان التأميم صدعا آخر في حلف بغداد الذي اشتركت فيه العراق وتحررت أخيرا من قيودها في هذا الحلف .. فكانت عروبته قبل عضويتها في الحلف .. وأعلنت تأييدها لمصر حكومة وشعبا وهكذا ضاعت على بريطانيا فرصة استكمال تطويق مصر وحصارها بهذا الحلف الذي اهتز في عنف بسبب التأميم الذي دفع بريطانيا الى أن ترسل قواتها الى قبرص لكي ترمم ما سببه التأميم من الانهيار السياسي والعسكري والمعنوي في الشرق الأوسط ..

وهناك معنى بعيد وراء ذلك أيضا وهو أن التأميم كان لطمة كبرى لمبدأ سياسة الاحلاف وسياسة الاحتكار التي أراد بها الغرب أن يقيمها كوسيلة للإبقاء على سيطرته على أغنى وأخطر منطقة في العالم .. فلقد أثبتت مصر بسياستها الخاصة انها وحدها تستطيع بعقيدتها وأمانيتها أن تحطم جبروت الطفلة حتى ولو كانوا من الدول الكبرى فكان تأميم القناة مثلا ناطقا أعجز المستعمرين عن اتخاذ أى شيء بعد أن بلسوا الصدى الكبير الذي رددته جنابات العالم تبارك مصر وتأييدها .. وهكذا كسبت مصر أنصارا ودعاة لفلسفتها السياسية الجديدة التي قامت تنافس سياسة الاحلاف ..

لقد رأينا أيضا كيف اجتمعت الامة العربية لأول مرة منذ القرن الثاني عشر .. على أمر واحد .. لقد تجاوزت مراکش غربا مع العراق شرقا من أجل مصر ، وكان هذا التوفيق أعظم مما خفقته معركة فلسطين .. يل لقد تجاوزت شعوب العالم بصورة لم يكن ميسورا تحقيقها بتلك السرعة قبل تأميم القناة وهكذا كسبت مصر هذا الرصيد في الميدان السياسي بأسرع وسيلة وبأقوى عقيدة ..

وفي المحيط الاقتصادي وهو الركن الثالث من دعائم استراتيجية نرى ان القناة تتميز بكونها اداة انتاج ومرفق خدمات في نفس الوقت . . ومعلوم مدى الفائدة المادية التي ستجنيها البلاد من تأميم ادارتها ومدى الفائدة التي سيستثمر فيها هذا الايراد المتزايد من حصيلة ورسوم المرور فيها ، وان هذا الايراد الجديد سيضاعف من قوتنا الاقتصادية وخاصة في رصيد العملات الصعبة التي ستعيننا على بناء اقتصادنا القومي بدون حاجة الى التضيق أو الى الالتجاء الى الغير وان ما سيتوفر لنا من المادة المكسبية ستعيننا على تنفيذ مشروعاتنا الاقتصادية الاخرى ، ولعل أهمها مشروع السد العالي ، وكما قال الرئيس جمال عبد الناصر أننا أصبحنا نستطيع أن نعتمد على أنفسنا في بنائه وبذلك نحقق صورة كاملة لاستقلالنا الاقتصادي والسياسي معا . ومن ناحية أخرى . . فان التأميم سيتيح الفرصة لخلق جيل جديد ضخم من ذوى الكفايات المهنية والفنية الذين سيعملون من الان لادارة هذا المرفق . وسيترتب على مثل هذا التأهيل خلق وعى جديد بين المتعلمين والعمال على السواء من شأنه أن يؤثر على الميادين الانتاجية الاخرى التي ستسير جنباً الى جنب مع تأميم القناة بزيادة عدد الفنيين والاختصاصيين ستزداد طاقة البلاد الانتاجية والفكرية والاجتماعية وفي هذا مضاعفة مباشرة لقدرتها المادية وان التأميم في حد ذاته سيفتح ميادين أخرى في شئون الهندسة . والملاحة والادارة والصيانة وان اطراد التوسع في استخدام وصيانة القناة سيصعبه توسع مباشر ممائل في استغلال الكفاءات وتدريبها مما سيرفع من مستوى البلاد الصناعي والفنى وبالتالي فى مستوى انتاجها الخاص والعام .

كما أن هناك صناعات جانبية ثانوية ستخلق لتلبية احتياجات ادارة هذا المرفق وصيانتة ، وهكذا نرى أثراً جديداً في العقل الصناعى سينمو ويكون له دور خاص فى رفع مستوى المعيشة وفى دفع عجلة الانتاج قدما الى الامام .

وأما من ناحية القناة باعتبارها مرفقا للخدمات والنقل الدولي فان مصر مستجنى كثيرا من النواحي الادبية والمادية بما مستحقته المنتفعة بالقناة بالتالى سيتقدم مركزها الاقتصادى على أساس من علاقات وطيدة وبما ستؤديه من خدمات متنوعة لكافة الدول تبادل الخدمات والمنافع بجانب ما مستحقه من نفع سياسى ..

والحديث فى الناحية الاقتصادية طويل متشعب واترك فرصة الافاضة فيه لزميلى الدكتور عبد الرازق الذى سيحدثنا عن هذا البيان بالتفصيل .

ومن الناحية المعنوية فيكفى أن أقول بأن كسب مصر لتأييد العالم لها فيه الكفاية وفيه الدليل الذى لا يقبل الشك بأن تأميم القناة كان فرصة تنفس فيها العالم لظهار شعوره ورأيه وعقيدته حول ما دعت اليه مصر من أجل السلام . وما ضربته من المثل العليا فى الجرأة من أجل الحق والحرة والعقيدة الواعية . ولقد أجمعت البلاد وأجمعت الامة العربية وأجمع الاحرار فى كل مكان على تأييد مصر ... فازدادت ثقتنا بأنفسنا وبالرئيس جمال عبد الناصر الذى انتزع احترام الغرب رغم أنوفهم والذى أثبت أن الاستعمار لم يعد له مكان يعيش فيه بالشرق والذى أثبت امكان قيام الميعاد والتعايش السلمى والذى كشف عن النيات المستورة التى حجبته عن أعين الكثيرين سياسة الغرب المقنعة .

هذا عرض سريع لما حققه التأميم من أجل تدعيم كيان مصر الاستراتيجى فى المحيط المحلى والاقليمى وبالتالى سيكون له شأنه وخطره فى الاستراتيجية العالمية ... وستكون مصر أداة ايجابية فى تكييف وتخطيط مستقبل العالم .. فلم تعد قاصرة ولم تعد تقف وحدها فى الميدان .

تأميم القناة وبتحميد الارصة

للدكتور عبدالرازق حسن

هل سمعت أيها القارئ بمدى يبلغ به الجرأة فيثير الشك حول المركز المالي لدائته ؟ انها بريطانيا التي ادعت اننا لا نستطيع تمويل السد العالي وتسوية ما يمكن أن نفترضه من الخارج في الوقت الذي بلغ ما عليها لنا ١١٣ مليون جنيه أو ٨٣ ٪ مما يحتاجه تمويل ذلك المشروع من أموال أجنبية .

وهل سمعت بدولة تنادى بالعطف على الشعوب المتخلفة وتثير الدعاية حول ما تدفعه من معونات لا تبغى بها غير وجه الحرية وفي نفس الوقت تحتجز ما قد يكون لتلك الشعوب من أموال لديها ؟ انها الولايات المتحدة التي جمعت بدون وجه حق ما قيمته ٦٠ مليون دولارا أو ٢١ مليون جنيه احتفظنا بها وديعة لديها لوقت الحاجة ولدفع قيمة ما قد نشتره منها ومن غيرها لا لشيء ولكن لاننا لم نقبل شروط اقراضها لنا وأمننا شركة قناة السويس .

وهل سمعت بدولة تنادى بالويل والثبور وعظائم الأمور واذا جد الجدد لا تجد طريقا غير الهروب والتسليم ؟ انها فرنسا التي تهددنا بتجهيزاتها واساطيلها وتنسى كيف داستها جفافا في الامان وكيف انهارت أمام الوطنيين في الهند الصينية وكيف انها لا تقوى على الصمود أمام هجمات الاحرار في شمال أفريقيا .

تمويل السد العالي :

وليمكننا أن ندرك الوضع الحقيقي للمسألة التي نواجهها . علمينا أن نرجع قليلا الى الوراء فلم يكن التصريح الانجلو أمريكي في ١٩ يوليو الماضي واعلان البنك الدولي بعد ذلك سحب العرض الخاص

بتمويل السد العالي الا هجوما صريحا مرتبا على الاقتصاد المصرى
ونظام الحكم فى البلاد يهدف الى زعزعة الثقة واثارة الشكوك
حول مستقبلنا الاقتصادى والسياسى .

ولم يكن هذا التطور الاخير فى علاقاتنا مع الغرب بالامر
المستغرب على من يدرك الاعيب الغرب ودسائسه لا سيما بعد أن
رفضنا الاعتراف بالوضع القائم فى فلسطين المحتلة وبعد أن
تمسكنا بعدم التورط فى الاحلاف العسكرية او السماح بالتدخل
الاجنبى فى توجيه اقتصادنا .

كان يهم الغرب أن تظل دولة متخلفة لا حول لها ولا قوة
تستخدم مواردها كما سبق أن استخدمت لتمويل حروب
وتوسعاته وتضخيم ثرواته وكبت حرية الشعوب التى قد تثور
ضده . فلم يكن ينظر بارتياح الى اتجاهنا نحو الصناعة واتباعنا
سياسة استقلالية تهدف الى بناء ما خربه الاستعمار واعوانه من
جهازها الاقتصادى لان ذلك سينعكس على حياتنا فنكون أكثر
اصرا على حريتنا كما سيكون له رد فعل على الشعوب الاخرى
التي مرت وتمر بنفس المحن التى مررنا بها .

أوهنا الغرب أنه على استعداد للعمل على تنمية مشروعاتنا
لو استصدرنا من القوانين ما يسهل المجيء لرؤوس الاموال
الاجنبية وخففنا عنها اعباء الضرائب ويسرنا لها ولارباحها الخروج
من البلاد . وكان البعض منا يصدق ذلك فاستصدرنا القانون
سنة ١٩٥٣ ولكن لم يجئنا من الفيض الموعدود غير ٧٠٠ ألف
جنيه سنة ١٩٥٤ و٩٠٠ ألف جنيه سنة ١٩٥٥ أو أقل من ١٥٪
من مجموع الاستثمارات الخاصة فى السنتين .

وفى نفس الوقت الذى قامت فيه الدعوة لاستثمار رؤوس
الاموال فى البلاد المتخلفة اقتصاديا أصدرت الولايات المتحدة
قانونا يؤمن أصحاب الاموال الامريكية ضد اخطار الاستثمار
فى الخارج ومنها التاميم مقابل مبلغ بسيط وبالتالي لتتمكن

الولايات المتحدة من التدخل اذا ما حدث ما رآته مزعجا لاصحاب الاموال .

ولم تنتظر الحكومة بعد امتصدار قانون تشجيع رؤوس الاموال الاجنبية بل عملت من جهتها الى تخصيص جزء طيب من مواردها لتنمية الصناعة والى دراسة مختلف المشروعات الانتاجية الواجبة التنفيذ . فبدأت باقامة مشروعات الحديد والصلب والاسمنت وعربات السكك الحديدية ٠٠ الخ وعرضت على البنك الدولي معاونتها فى اقامة السد العالى الذى قدرت تكاليفه بحوالى ٤٦٠ مليون جنيه نحتاج منها الى اموال اجنبية قدرها ١٣٦ مليون جنيه فى مدة تتراوح بين ١٢ و١٦ سنة .

وظن المحور الانجلو امريكى أنه يمكن ان يستغل اهتمام الحكومة واصرارها على اقامة مشروع السد العالى بأن يعرض المعاونة فى تمويله والتأثير على البنك الدولى فى ذلك مقابل انضوائنا تحت لوائه وعدم معارضتنا لمشروعاته العسكرية والاقتصادية فى العالم عامة وفى الشرق الاوسط خاصة . وهلل الاذئاب وكبروا حين عرضت الولايات المتحدة تقديم معونة قدرها ٥٤ مليون دولار وبريطانيا ١٦ مليون أخرى وكادت تضيق الحقيقة لبعض الصحف المأجورة والعناوين الضخمة ان تنسى ان بريطانيا التى تعرض المعونة ما زالت تحرمنا من استعمال أرصدتنا التى كوناهما من قوتنا وبقرتنا فى أثناء الحرب الا فى حدود ضيقة وهى التى حالت بيننا وبين التقدم الاقتصادى طيلة مدة احتلالها لنا .

وان الولايات المتحدة التى تعرض علينا المساعدة هى التى عملت على تشريد أهل فلسطين واقامة جسر لها فى صميم البلاد العربية رغم ارادة أهله وانها تدفع مبالغ سنوية لتقوية هذا الجسر تتراوح بين ٥٠ الى ٧٠ مليون دولار هذا بالإضافة الى ما عاونت على دفعه وجمعه من مختلف المصادر ويقدر بما لا يقل عن ٧٠٠٠ مليون دولار لتجعل من اسرائيل شوكة تقض مضجع العالم العربى . وانكشف أمر الغرب ونواياه عند عرض

البنك الدولي لشروطه لاقرضنا ٢٠٠ مليون دولار أو أقل من ٧٠ مليون جنيه تلك الشروط التي لم يكن لحكومة وطنية أن تقبلها بأى حال لما تتضمنه من تدخل صريح فى شئوننا وتوجيه لاقتصادنا وتأثير فى سياستنا وحتى يدرك الانسان خطورة هذه الشروط دعونى ألخصها فى وضعها النهائى بعد أن حذف منها شرط وجود نوع من الحكم فى البلاد •

١ - قبول المعونة الانجلو أمريكية أى أنه اذا اختلفنا مع أى من الدولتين مما يترتب عليه رفض المعونة أو عدم منحها وهو ما حصل فعلا فان البنك الدولى يسحب عرضه فكان البنك الذى توهبنا أنه هيئة مستقلة يشترط علينا قبول وصاية أنجلو أمريكية •

٢ - أن يكون القرض فى المرحلة الثانية من قيام المشروع أى بعد خمس سنوات وبالتالي بعد أن يكون قد تأكد أننا قمنا بالدور الذى يتطلبه منا المحور الانجلو أمريكى ويكون قد رضى عنا •

٣ - ضرورة تفاهم البنك الدولى والحكومة المصرية من وقت الى آخر على برنامج الاستثمار وهو ما يؤدى الى الرقابة على مشروعاتنا وبالتالي يعطى البنك لنفسه الحق فى أن يحاسبنا ويراجعنا فيما يمكن أن نقوم من مشروعات نشعر بحاجتنا الاقتصادية اليها •

٤ - وجود تأكيدات خاصة بمنع التضخم ومركز ميزان المدفوعات وبهم البنك هنا ألا تشغل الحكومة نفسها بمشروعات صناعية أو بتقوية الجيش مثلا حتى لا يتأثر مركزها الاقتصادى •

وكل حكومة يهمها سلامة المركز الاقتصادى لبلادها وهى لا تجازف بوجود عجز مستمر فى ميزان مدفوعاتهما الا اذا كانت تحتفظ بأرصدة كافية من العملات الاجنبية أو اذا كانت تضمن حصولها على قروض من الخارج لسد هذا العجز وهى تكافح

التضخم لانه يحد من النمو الاقتصادى ويخل بالتوازن العام فى البلاد فهذه المسائل من اختصاص الحكومة وليست فى حاجة الى تنمية من البنك الدولى اليها .

٥ - ضرورة وجود سياسة زراعية متوازنة وتقليل الاهتمام بالقطن وزيادة الاهتمام بانتاج المواد الغذائية وهو أمر يهم زراع القطن الامريكيين الذين يسيء اليهم وجود منافس خطير لقطنهم بالاضافة الى كون القطن وسيلتنا فى التنفس وحصولنا على العملات الاجنبية .

وهو الذى يلعب الان الدور الهام فى حصولنا على حاجتنا من السلع الرأسمالية والمواد الحربية .

٦ - لا يرى البنك الدولى منح القروض مرة واحدة وانما على أجزاء لتغطية أقسام من المشروع مع تقدم عمليات الانشاء وبالتالي لتكون رقابة واضحة وحتى يحول بيننا وبين استعمال بعض أجزاء القرض كلما ظن أن سياسة الحكومة الاقتصادية لا توافقه .

٧ - ضرورة طرح عمليات المشروع فى السوق الدولية وقبول أقل العطايات سعراً وهو يهدف من ذلك الى منع الحكومة من تنفيذ أى جزء من المشروع عن طريق الممارسة وهى الطريقة التى تفضلها دول الاقتصاد الموجه .

ولها ميزتها بالنسبة لنا لانها تمكننا من مقايضة بعض منتجاتنا مقابل اقامة أجزاء من السد . وهذه المنتجات قد يكون من السهل تصريفها فى البلاد التى يمكن أن يرسو عليها العطاء .

٨ - ضرورة ضبط المصروفات العامة للدولة مع الموارد المالية التى يمكن تعبئتها وما معناه الرقابة المالية للبنك الدولى على جهاز الدولة .

٩ - ضرورة التفاهم مقبلاً مع البنك قبل قيام الحكومة بعقد أى قروض أو أى اتفاق دفع مما يخشى أن يؤثر فى حقوق البنك

الدولى • وهو شرط أن قبل بالنسبة للأفراد لا يصح أن يقبل بالنسبة للحكومة التى لها حق على أموال أفرادها وليس مسن الصعب عليها مقابلة التزاماتها ولم يحدث فى تاريخنا الحديث أن امتنعنا عن تسديد دين من ديوننا للخارج وهو طلب غريب لا سيما إذا كانت قيمة القرض ضئيلة بالنسبة الى موارد البلاد •

١٠ - ضرورة حل مشكلة توزيع المياه مع السودان وبالتالى التدخل بين مصر وشقيقتها السودان فى مسألة هى من صميم سيادتها لا سيما وان السودان لم تقلم شكوى للبنك الدولى أيضا ويبدو أنه لو كان قد تأخر عرض المشروع بعض الشيء لطالبنا البنك الدولى أيضا بأخذ رأى الجبشة وأوغندا وهو ما أشار اليه البيان الانجلو أمريكى •

ولست فى حاجة الى دحض افتراءات المحور الانجلو أمريكى وتشويهه لمركزنا الاقتصادى ويكفى أن نذكر ان مصر اقتطعت من مواردها فى أثناء الحرب حوالى ١٥ ٪ من دخلها القومى لتمون جيوش الحلفاء • وحتى اذا لم نأخذ فى الحسبان ارتفاع الاسعار فى العالم الان بشكل كبير عنها وقتذاك فان مجموع الارصدة التى تكونت لنا أثناء الحرب تقلد بنفس المبلغ المطلوب لتمويل العشر سنوات القادمة عنه وقت الحرب فان عبء تمويل السد العالى لم يكن ليزيد على نصف العبء الذى تكونت به الارصدة الاسترلينية وأكثر من هذا فانه فى الوقت الذى شن فيه المحور الانجلو أمريكى الحرب على اقتصادنا كان لنا فيه من الاموال ما يعادل جميع احتياجاتنا من العملات الاجنبية لتمويل السد •

بل ان أرباح شركة قناة السويس وحدها يممكن أن يغطى احتياجاتنا من العملات الاجنبية فى المدة اللازمة لاقامة السد ، هذا بعد دفع جميع التعويضات اللازمة للمساهمين فيها •

وكان من الطبيعي أن يرد السيد الرئيس الطعنة التي وجهت
لينا فأمر قناة السويس وكان لهذه الخطوة الحازمة صداها قابلهما
الاستعمار بالوجوم والتهديد * وقابلتها الشعوب المتعطشة الى
مزيد من الحرية وبالتهليل والاكبار ولست في حاجة الى أن
أصف شعوري وكيف أنادى من طويل بخطورة الارتباط بالعجلة
الانجلو أمريكية التي يتندى بماضيها الجبين وعدم منطقية
استجداء بريطانيا الافراج عن أرصدتنا ولها أموال في بلادنا
تنمو وتزايـد *

حقنا الطبيعي في التأمين

قابلت بريطانيا وفرنسا تأمين القناة باحتجاج رفضت الحكومة
تسلمه ونظمتا مؤتمرا في لندن حضره اثنا وعشرون دولة لم تقبل
الحكومة أن تكون مجرد مدعوة اليه وهي صاحبة الشأن الاول وقد
فعلت ذلك مستوحية ارادة الشعب وقد جاء بالاحتجاج المرفوض *
١ - ان الحكومة المصرية أصدرت قانونا يهدف الى تأمين شركة
قناة السويس *

٢ - ان الحكومة البريطانية تعتبر هذا العمل تعسفيا وانتهاكا
خطيرا للملاحة في مجرى مائى ذى أهمية دولية حيوية *

٢ - وانها تحتفظ بجميع حقوقها وحقوق رعاياها كما أقرتها
الاتفاقية القائمة *

٤ - وان مسئولية نتائج هذا العمل تقع على كاهل الحكومة
المصرية *

ولم تكتف الحكومتان بذلك بل لجأتا الى تجميد ما لديهما من
حسابات مصرية وحسابات باسم شركة قناة السويس ولم يسمحا
بالسحب عليها الا بموافقة سابقة من رقابتهما المالية *

. وتبعت أمريكا الدولتين فجمدت ما لديها من حسابات الحكومة المصرية أو شركة القناة مع ان حسابات الحكومة المصرية أو شركة القناة مع ان ما يملكه رعاياها من أسهم الشركة لا تزيد قيمته على أحسن تقدير على نصف مليون من الجنيهات* والاحتجاج الانجليزى الفرنسى على عملة التأميم مرفوض من أساسه فهو من أعمال السيادة تزاوله الحكومة كلما وجدت فى ذلك مصلحة عامة وقد سبق أن قامت الحكومتان بتأميم الكثير من المرافق فى بلادها بعد الحرب الاخيرة ولم يقل أحد وقتها أنهما قامتا بعمل جائر .

وشركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية تزاول نشاطها فى مصر وصدر بتكوينها ومنحها حق ادارة مرفق المرور بقناة السويس فرمانان سنة ١٨٥٤ وسنة ١٨٥٦ وهى تخضع للقوانين المصرية بالرغم من ان اسهمها جميعا فى يد حفنة من الاجانب وبالرغم من أن مجلس ادارتها يتكون أغليته من الاجانب فهى شركة لم تقم بناء على اتفاق بين دولتين وليس صحيحا ما أشار السد وحتى مع فرض ان الدخل القومى لم يرتفع ولن يرتفع فى اليه وزير خارجية بريطانيا - سلوين لويد - فى مؤتمر لندن ان الشركة دولية وان نهو التزاماتها قبل ميعاده باثنى عشر عاما هو نقض لاتفاق دولى من جانب واحد وليس هناك ارتباط بين الشركة واتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ لان تلك الاتفاقية تنادى بحرية الملاحة فى القناة ولم تشر الى أن ادارتها هو من حق شركة استغلالية معينة ويبدو ان الصحف البريطانية قد حـسـرت الاوضاع حتى ظن أحد قراء الابزيرفر الانجليزية ان هناك معاهدة بشأن شركة قناة السويس بالذات .

وليس فى عملية التأميم تمسف أو شبهة لان للحكومة الحق فى أن تزاوله وقتما تشاء وكل ما يمكن ان يكون للمستثمر من حق فى الاعتراض فانما ينصب على التعويض وفقدانه ربما كان يقدر الحصول عليه .

وليس فى التأميم أى نوع من الانتهاك لحرية المرور فى القناة
اذ لم يقل أحد أن الشركة أقدر على ضمان حرية المرور فى القناة
من حكومة البلاد التى تمر بها وكل ما تتمتع به من قوة انما
يستمد من الحكومة نفسها وعن طريقها يمكنها ان تزاوّل نشاطها
والشركة لا تمثل حكومات بلاد معينة وانما تمثل مصالح مادية
هى مصالح المساهمين فيها لا أكثر ولا يمكن أن يكون غير ذلك .

ولكن اثاره الحكومات الغربية للمسألة بهذا الشكل هو الذى
يجعلنا ندرك المعنى الاستعماري المنطوى وراء الاستثمارات
الاجنبية وانها ليست مجرد رموس أموال تبحث عن الربح وانما
هى وسيط للاستعمار .

ولعل الضجة التى اثارها الدول الغربية تكشف لنا عما كانت
تخبئه لنا بعد اثني عشر عاما أى حينما قدر ان ينتهى عقد امتياز
شركة قناة السويس ولعل هذا أيضا يبرر خطوة الحكومة الحازمة
وعدم انتظار المفاجأة من الجانب الاخر .

وقد حاولت دول الغرب أن تمد امتياز القناة أكثر من مرة
ولكن قوبلت هذه المحاولات بمطالبة عكسية من الوطنيين بتأميم
القناة ولم يجرؤ حاكم على مد الامتياز لشركة كانت أحد الاسباب
المباشرة لاستعمارنا وكانت تعمل كخنجر فى ظهر حركاتنا
الاستقلالية ونحن نذكر كيف كانت نهاية الرجل الذى شك
البعض فى أنه يعمل على تسهيل مد الامتياز . وقد رفضت
الجمعية العمومية فى مصر طلب الشركة الذى تقدمت به اليها لمد
امتيازها فى سنة ١٩٠٩ بالاجماع وأشار الوطنى محمد فريد الى
« ان الاجدر بالحكومة ان تسعى فى استخلاص القناة من
الشركة الان بان تستردها منها وتضمن لها متوسط ما كسبته
منها فى مدة العشرين سنة الاخيرة » وكان ذلك فى سنة ١٩١٠
وليت القوى تكاتفمت وقتها لتحقيق ذلك الهدف اذا لتغير الموقف
والا كانت التركة التى تسلمتها الحكومة مثقلة بالكثير من الاعباء .

وتوالت طلبات الشركة بمد مدة الامتياز وكانت تنتهز الفرص التي تكون فيها الحركة الوطنية في انحسار أو الظروف المالية غير مواتية للبلاد عند تقديم طلباتها ولكن الطلب كان أضخم من أن يجزؤ أى حاكم لهذا البلد على تنفيذه مهما كانت الظروف السياسية أو الاقتصادية .

جاء التأميم لطمعة للاستعمار فأخذ يستعد لا ليضمن حرية الملاحة في القناة لان أى محاولة لانتزاعها منا معناها هدم القناة . والحرب بلا هوادة ولا ليضع مجلسا معينا لادارتها لان أى مجلس لا يمكنه أن يبقى بدون حماية من الحكومة له ولا ليطمئن الى ما سيلفخ من تعويضات للمساهمين لان ما أنفق على تلك الاستعدادات العسكرية وما بذل من جهد مادي وبشرى حول الموضوع حتى الان تفوق قيمته قيمة التعويضات المطلوبة لحملة الاسهم عند أى تقدير ولكن الاستعمار يستعد لانه وجد في تأميم القناة نهاية أو بدء نهاية وزوال ظله من الشرق الاوسط .

ولان التأميم قد نبه اليه الازهان مما يخشى منه على تضييعه لما كان ينتظر الاستعمار من فرص الامتصاص والاستغلال .

فلم يقل ايذن الا ما يختلج في نفس الطبقة الرأسمالية المستغلة المستعمرة من أن مسألة القناة مسألة حياة أو موت بالنسبة لبريطانيا أو لعله يقصد بالنسبة للاستعمار والاستغلال .

تعالوا معى لنذكر كيف كانت شركة قناة السويس - التي أثار حلها الغرب - تدبر هذا المرفق .

كان للشركة في سنة ١٩٢٥ مجلس ادارة يتكون من ٣٢ عضواً : ١٦ من الفرنسيين ، ٩ بريطانيين ، ٥ مصريين ، ١ هولندي ، ١ أمريكي ، يحصلون نهاية العام على حوالى ٢٠٠ ألف جنيه ولا يتفرغ أحد منهم لاعمال الشركة ، ويمثل أغلبهم مصالح مالية واحتكارية واسعة ويذكر الاستاذ ابراهيم عامر - في كتيبه تأميم

القناة - ان شار رو مدير الشركة يعمل فى نفس الوقت عضو مجلس ادارة بنك مارسيليا للائتمان ، ومخازن الاستيداع فى بروفانس والشركة الفرنسية لاستغلال أفريقيا الغربية وبنك باريس وهولندا •

وان بيير فورنييه عضو مجلس الادارة أيضا هو فى نفس الوقت عضو مجلس ادارة شركة أسمنت بورتلاند فى الهند الصينية ، والشركة القومية للاستثمار ت ، وبنك الكريدى ناسيونال والشركة الفرنسية لاستغلال الجزائر •

وان أميل ميقومست عضو مجلس الادارة هو أيضا رئيس البنك الفرنسى فى الهند الصينية وعضو مجلس ادارة كل من شركة مزارع الهند الصينية ، وبنك الكريدى فونسييه فى الهند الصينية ، والسكك الحديدية الفرنسية الاثيوبية ، وبنك باريس وهولندا ، والبنك العثمانى ، وشركة الطبايق فى مراكش ، وشركة هاشيت لاستيراد وتصدير الكتب والمجلات والصحف الفرنسية وبنك الكريدى ناسيونال ؛ وهكذا... •

فليس من الغريب اذ أن يفزع أعضاء مجلس الادارة ويرسلوا الى مرشدى السفن يدعونهم الى الامتناع عن العودة الى أعمالهم مقابل دفع مرتباتهم عن مدة تتراوح بين سنة وثلاث سنوات ، حتى يفصل فى أمر الشركة •

ولم تحاول الشركة أن تضمن حسن الادارة ، فتنفع بخبرة أهل البلد ، فلولا تدخل الحكومة المصرية المستمر لا سيما منذ أصدرت قرارها الذى يعفى الشركة من الدفع بالذهب - حينما - حكمت عليها المحكمة المختلطة بذلك - لما كان فيها أحد يذكر • ومع ذلك فقد لاحظت الهيئة المصرية المشرفة على الشركة عند تسلمها مقاليد ادارتها ان عدد المرشدين المصريين يبلغون ٤٠ مصرياً من ٢٠٥ أو أقل من ٢٠٪ أما المرشدون البريطانيون

والفرنسيون فيكونون أكثر من ٣٦ ٪ ولسنا ندرى كيف كان يمكن أن يطمئن الى الشركة عند انتهاء أجل امتيازها *

ولم تهتم الشركة بحسن ادارة المرفق مما كان يسبب الكثير من المتاعب وتذكر مجلة الايكونمست البريطانية بصراحة ان المشروعات التي أعدتها الشركة لتوسيع القناة لم تكن تكفى بأى حال لتحمل ضغط العبور فى سنة ١٩٦٥ أى بعد تسع سنوات وقبل انتهاء عقد الامتياز بثلاث سنوات *

وقد لوحظ ان ادارة الشركة تعتمد الى التدخل فى المسائل الوطنية بطريقة ضارة ، فكما سمحت للاسطول البريطانى بالعبور فيها وانزله جنود الاحتلال على ضعفها سنة ١٨٨٢ ، فقد سببت الكثير من المضايقات للجيش المصرى عند تحركاته للدفاع عن فلسطين ، كما تعاونت مع الجيش البريطانى أثناء حركة الكفاح المسلح لكبت تلك الحركة سنة ١٩٥١ ، وأعطى مدير الشركة لنفسه الحق فى تنبيه الحكومة الامريكية منذ شهرين بأن هناك نوايا خاصة للحكومة المصرية أزاء الشركة يخشى منها كما ذكرت النيوز ويك الامريكية ، ولو ان جريدة الاهرام المصرية تذكر فى ٣ يونية سنة ١٩٥٦ ان غرض مدير الشركة فى قضاء فترة فى نيويورك وواشنطن « هو مباحثة الدوائر البحرية والدبلوماسية فى أمريكا بشأن - سياسة النقل ، خلال الثمانية عشر شهرا القادمة - » ولنفضح دور مدير الشركة الذى ذهب ليتصل بأصحاب البواخر ، أو بمن يمكن أن يقوموا بأعمال صيانة القناة وانما برجال الدبلوماسية فى أمريكا تكمل ما ذكرته الاهرام « ان حركة المرور فى القناة تشهد عاما بعد عام ، وان المصالح الامريكية التى منحت مقعدا فخريا فى مجلس ادارة الشركة ٠٠٠ لا تزال فى الواقع بعيدة عن ادارة الشركة ، ومن الضروري ان يكون الوفاق تاما بين الشركة وأصحاب البواخر الامريكية ، ووزارة الخارجية الامريكية فى كل ما يتصل ببرامج عمل الشركة وصلة الشركة بالحكومة المصرية

وقد كانت سبعة أيام كافية لان يصل مسيو بيكو الى تفاهم تام مع خبراء السياسة الامريكية .

ولم تحاول الشركة العمل على سياسة استثمار ما تجمع من احتياطات ضخمة فى مصر بعد الملايين الكثيرة التى وزعتها على المساهمين الاجانب بالرغم من شدة حاجة بلادنا الى هذه الاموال .

وقد احتفظت الشركة بـ ١٩ مليون جنيه فى صورة استثمارات قصيرة الاجل ، ١٦ر٣ مليون فى استثمارات طويلة الاجل ، أى ما مجموعه ٣٥ر٣ مليون جنيه وذلك فى الولايات المتحدة ، وكندا ، وبريطانيا ، وفرنسا ، ويبدو أيضا أن الجزء الاكبر من الاصول المخصصة وهى ١٨ مليون جنيه لحساب الضمانات ، ٧ر٥ مليون لصندوق المعاشات موجودة فى أوراق مالية أجنبية .

كما لوحظ ان الشركة لم تعمل على تعميق القناة بدرجة تسمح بمرور البواخر الكبيرة وبدأت تتنازل عن الكثير من الاعمال التى كانت تقوم بها لشركات منفصلة مما كان يخشى منه على صعوبة ادارة المرفق بعد ١٢ سنة ، ولنا تجربة قاسية من شركة ليبون للغاز والكهرباء وشركة سكك حديد الدلتا اللتان خلفتا المرافق التى قامت على ادارتها فى حالة منهارة .

ليست تلك الادارة اذا هى التى يطمئن اليها أكثر مما يطمئن الى الحكومة المصرية لان معنى ذلك اعطائها سلطة فوق سلطة الدولة ، وهو أمر لا يمكن أن يقبله انسان . واذا لم يسكن للحكومة المصرية الحق والقدرة على ادارتها فكيف يرضى دافعوا الضرائب فى مصر ان يخصص من أموالهم الملايين لحمايتها ، وكيف يقبلون أن تقوم الدولة بانشاء مختلف المرافق التى تستفيد منها الشركة وموظفوها ولا يكون لهم حق الاشراف عليها وكيف يمكن أن نطمئن لادارة القناة بعد أن وجدنا مديريها يسرعون للاتصال بالحكومات الاجنبية طالبين التدخل فى أمر هو من صميم أعمال البلاد ، ومزاولتها لسيادتها .

الوضع الاقتصادى للقناة :

لندع أمر الادارة والتأمين ولندكر شيئا عن الوضع الاقتصادى للقناة ، ولعله يكشف لنا بعض السر فى ضجة الغرب ، وثورته علينا حينما صدر قانون التأمين .

يقدر عدد السفن المارة بالقناة بين ٤٥ و ٥٠ سفينة فى اليوم ويبلغ عددها حوالى ستمس السفن المارة فى البحار ، وقسرت حمولتها سنة ١٩٥٥ بحوالى ١١٦ مليون طن وهو يبلغ أربعة أمثال الرقم قبل الحرب ١٩٣٨ أما الركاب فلم يزيدوا على ٥١١ ألف بزيادة ٢٥ ٪ فقط عنهم قبل الحرب .

وأغلب السفن فى القناة تأتي من الشرق محملة بالمواد الخام اللازمة للصناعة فى الغرب ، أهمها البترول ثم المطاط ، أما السفن المسافرة من الغرب الى الشرق فلا تزيد عن خمس السفن العابرة جميعا وتحمل الى الشرق المواد المصنوعة . وبالتالي فإذا كان هناك من سيتأثر أكثر من غيره بأى اضطراب لحرية الملاحة فى القناة هى الدول المنتجة للمواد الخام فى الشرق أكثر من الدول المستعملة لتلك المواد فى الغرب . ومع ذلك فإن الدول المنتجة للمواد الخام لم تدع جميعها لحضور مؤتمر لندن مع أنها أهم من الدول المالكة لسفن النقل ، وقد أبدت الدول التى حضرت منها مؤتمر لندن ثققتها بالحكومة المصرية ، وموافقتها على مبدأ التأمين وهى الهند واندونيسيا ، فهل هذه الضجة لفائدة الشركات التى تمر بواخرها فى القناة ، أم للدول الاستعمارية التى تملك البواخر ولها مصالح واستغلالات فى الشرق .

وحتى تكمل الصورة نذكر أنه يتجه حوالى ٨٥ ٪ من السفن الآتية من الشرق الى أوروبا أما الباقي فيذهب الى أمريكا وشمال غرب أفريقيا .

وبلغت كمية البترول المارة بالقناة سنة ١٩٥٥ ٦٧ مليون طن،
أو أكثر قليلا من ٤٦ ٪ من مجموع صادرات العالم من البترول،
ذهب حوالى ثلثها الى بريطانيا بينما لم يزد ما حملته الانابيب
من العراق والبلاد العربية الى البحر الابيض على ٤٠ مليون طن .

ويقدر ما مرر بالقناة حوالى ٦٠ ٪ من استهلاك غرب أوروبا
وهـ ٥٠ ٪ من استهلاك بريطانيا هذا ويقطى البترول ١٧ ٪
من حاجة أوروبا الى الوقود ، ١٥ ٪ من حاجة بريطانيا .

أما عن جنسية السفن فكانت نسبتها كالآتى :

٢٨ ٪ بريطانيا ، ١٣ ٪ نرويجية ، ١٢ ٪ ليبيرية ، ٩ ٪
فرنسية ، ٨ ٪ ايطالية ٢٨ ٪ أمريكية ولم تزد حمولة
السفن المصرية المارة على ١٩٨ ألف طن .

وقد بلغت ايرادات العبور سنة ١٩٥٥ أكثر من ٣٢ مليون جنيه
أو ٤ أمثال ما كانت عليه قبل الحرب . وتبلغ الرسوم ٧ شلن
عن كل طن صافى ، ٢ بنس و٣ شلن عن كل طن من السلع . وهى
منخفضة جدا اذا قيسـت بالزيادة فى المصاريف التى يمكن أن
تنشأ لو أن التجارة تحولت الى رأس الرجاء الصالح كما تهدد
بريطانيا لان الطن يكلف ما لا يقل عن ٥ جنيهات .

ويؤدى طريق القناة الى اختزال المسافة الى لندن من هونج
كنج وسنغافورة بمقدار ٣٣٣٥ ميل (٣٥٦ ٪ ، ٢٩ ٪ على
الزيت) ومن الخليج الفارسى بحوالى ٤٩٠٠ ميل ٤٣ ٪ . ويمكن
السفن من القيام بـ ٢/٣ رحلة ، فى ٥ رحلات ، ٩ رحلات
على الترتيب فى العام بدلا من ٣ ٣/٤ ، ٤ ، ١/٢ رحلة وكل
تصور بتحويل التجارة عن طريق القناة ، محض خيال يتكلف
الباهظ من الاموال لا يقوى الغرب فى ظروفه الاقتصادية الحالية
على تحمله كما ان التفكير فى انشاء أنابيب للبترول من العراق
الى تركيا ، ومن ميناء ايلات الى حيفا تفكير بعيد الاحتمال لانه
يتصور بقاء الظروف الاقتصادية والسياسية بدون تقيـب فى بلاد

الشرق الاوسط والتي تحوى ما لا يقل عن ٢/٣ مخزون العالم من البترول أما إيرادات الشركة فبلغت في العام الماضى حوالى ٣٤ر٥ مليون جنيه بزيادة قدرها ٢ر١ مليون عنها سنة ١٩٥٤ . أما المصروفات فبلغت ١٨ر٣ مليون . وبلغت صافى الارباح الموزعة ١٠٧ مليون جنيه . نال المساهمون منها ٧ر٦ مليون جنيه ، وباعتبار بريطانيا مالكة لحوالى ٤٤ ٪ من الاسهم فكان حصتها تقدر بحوالى ٣ر٣ مليون جنيه وقالت الهيئة الفرنسية التى حلت محل مصر سنة ١٨٨٠ فى الحصول على ال ١٥ ٪ ١٦ مليون جنيه ، وحصل المؤسسون على ١ر١ مليون ، ووزع الباقي بالتساوى بين الادارة من ناحية والموظفين والعمال من ناحية أخرى .

وتقدر قيمة أسهم الشركة على أساس سعر التعويض الذى حدده القانون بمقدار ٧٠ مليون جنيه ولسنا ندرى ما اعتراض المساهمين عليه ، وليس منهم من يذكر شيئا عن ان التعويض على أساس سعر الاقفال غير عادل .

ترى ما هو العادل اذا ؟ هل هو متوسط السعر فى الثلاث سنوات الماضية مثلا ؟ اذا اخذنا بذلك لكان السعر أدنى من سعر التعويض بكثير .

ولنتصور أن بريطانيا تصر أن تحصل على ما تحصل عليه الان فى المدة الباقية من الامتياز بالإضافة الى القيمة الحالية لاسهمها فان المبلغ لا يزيد عن ٧١ مليون جنيه وهو أقل بكثير مما يمكن أن تكلفها اياه حملة على مصر ، تكون نتيجتها تدمير القناة ، والقضاء على عدد كبير من أبنائها هى فى حاجة اليهم لمواجهة مشاكلها الاقتصادية ، ومن يدري فمن المحتمل كثيرا ان يضيع منها أيضا جميع بترول الشرق الاوسط وتنتهى الى دولة من الدرجة الثالثة .

وتدعى كل من بريطانيا وفرنسا ان مصر ستعتمد الى استعمال القناة لها ادارتها . والواقع أن تضخم الملاحة بشكل محسوس

يؤدي وحده الى زيادة الحصيلة بدون ما حاجة الى رفع الرسوم .
فقد زادت حمولة المراكب في الربع قرن الأخير من ٢٦٨ مليون
طن الى ١١٥٨ مليون أى بنسبة ٢٣٢٪ هذا مع الأخذ في
الاعتبار أن بناء السفن يتقدم بشكل ملحوظ ، وانها تتجه الى
الضخامة وان التجارة بين الشرق والغرب في اتساع مستمر
خاصة وأن الشرق يتجه نحو التصنيع ورفع مستوى معيشة
شعبه .

وليس منا من يقبل وجهة النظر الفرنسية التي تهدف الى جعل
المرور في القناة بلا مقابل تقريبا بل يجب أن نلاحظ أنها قناة
صناعية وليست ممرًا طبيعيًا ، وانها شقت بأيدٍ مصرية وانها
تحتاج الى حماية عسكرية دائمة من الدولة ضد أى تدخل أجنبي
يعوق سريان الملاحة فيها .

القناة وتجميد الأرصفة :

ولسنا ندرى الرابطة بين مشكلة القناة وتجميد أرصفة مصر
في كل من بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة ، ولا يمكن
أن يسمى هذا العمل إلا أنه قرصنة ، فأموالنا في تلك البلاد هي
من جهدنا ، وعرقنا ، وان كان هناك ما يكشف هذا الأمر فهو أنه
لا يجب الثقة في الغرب الذي يقوم اقتصاده على الاستغلال
والابتزاز والاستعمار .

ويبدو أن هذا الاجراء بدأ يقلق بال الدول الصغيرة ، وقد
حملت البنا الجرائد أن أمير الكويت طالب بريطانيا بما لبلاده
من أرصفة فيها ، ويقدر بحوالى ٤٠٠ مليون جنيه (عادت بعض
الجرائد وذكرت أن المبلغ بالروبية وليست بالجنيه - وقيمة
الروبية ٧٣ قرشا) فأمهلته شهرا على يأتيها الفرج . ولعل
بريطانيا تظن أنها في مدى الشهر تكون قد سوت مشكلة
القناة أو وجدت وسيلة تتخلص بها من مطالب أمير الكويت .

ويمكننا أن نتصور موقف الهند والباكستان وسيلان والملايو وغيرها من المستعمرات . كما يمكننا أن نتصور موقف العراق واندونيسيا وغيرها من البلاد فى العالم ولها جميعا على بريطانيا والولايات المتحدة مبالغ طائلة وهى ترى هذه البلاد تجسد أرصدتنا عندها وليس بيننا وبينها حرب ، لسبب بسيط هو تأميمنا لقناة السويس المصرية التى شقت بأيدى مصرية ، وذهب ضحيتها أكثر من ١٢٠ ألف من سكان هذا البلد الطيب .

ان تجميد الارصدة المصرية سيكون درسا للبلاد المختلفة فتحتاط لنفسها ، ولا تحتفظ بأرصدة لها فى واحدة من البلاد ذات الاتجاهات الاستعمارية ، حتى لا تستعمل وسيلة التهديد بالتجميد للضغط عليها .

وتبلغ قيمة الارصدة التى لمصر فى بريطانيا ١١٣ مليون جنيه منها ١٠٣ ٥ مليون فى الحساب الذى تم بشأنه اتفاسق مع بريطانيا ويفرج منه سنويا على ما يتراوح بين ٢٠ و ٢٥ مليون جنيه ، أما الـ ١١ ٥ مليون جنيه الباقية فهى فى الحساب المحبوس ، وهى التى نستعملها لدفع قيمة العجز فى تجارتنا مع البلاد الأخرى ومنها بريطانيا . أما أرصدتنا فى الولايات المتحدة فبلغت ٦٠ مليون دولار أو ٢١ مليون جنيه نصفها تقريبا فى شكل سندات على الخزانة الأمريكية .

أما حسابنا مع فرنسا فهو مدين بما لا يقل عن ٥٥ مليون جنيه وبالتالى فإن فرنسا هى التى تضار من عملية التجميد وليست مصر .

وقد شمل التجميد فى بريطانيا جميع الاموال المصرية وأموال شركة قناة اسويس ، ولا يسمح للمصريين كأفراد بأن يسحبوا من أموالهم أكثر من ١٠٠ جنيه فى الاسبوع . أما فى الولايات المتحدة فقد شمل التجميد أموال الحكومة المصرية وأموال شركة قناة السويس .

ومعنى التجميد عدم قدرتنا على استعمال الاسترليني في معاملاتنا مع الخارج ، وكنا نحصل على الفرق من صارداتنا ووارداتنا من بعض البلاد بالاسترليني ، كما كنا نستعمله في تسوية بعض مدفوعاتنا . وقد كانت الصين الشعبية كريمة معنا اذ أنها أودعت لحسابنا في سويسرا ٢٠ مليون فرنك أو حوالي ١٦ مليون جنيه بدلا من الاسترليني كما وافقت الهند وهي أحد أعضاء كتلة الاسترليني بالسماح لنا بالسحب على المكشوف والدفع بالروبية .

وقد أصدرت الحكومة البريطانية أمرا يقضى بمنع شحن أى بضائع الى مصر الا اذا كانت الاجراءات قد تمت قبل يوم ٢٧ يوليو أو اذا ضمن البائع أنه سيقضى الثمن بعملة أخرى - كما أصدرت الولايات المتحدة قرارا لا يخرج عن ذلك كثيرا اذ يقضى بضرورة دفعنا قيمة ما تشتريه منها بمبالغ غير تلك المتجمدة ، فهل يمكن أن نصف هذا الا بأنه ابتزاز واضح وقرصنة سفارة .

ولسنا ندري شأن الولايات المتحدة والقناة ، ولا يمر بها أكثر من ٢٨٪ من سفنها ولا تعتبر مساهما جديا فيها ، الا اذا كان قصدها من ذلك تشويه الفكر علينا لاننا عقدنا صفقة الاسلحة مع تشيكوسلوفاكيا ، ولاننا اعترفنا بالصين الشعبية، ورفضنا ان نساق كالانعام في حلف بغداد .

والنتيجة الطبيعية لتجميد الارضدة محاولة فشل تجارتنا ومعاملاتنا الاقتصادية مع غرب أوروبا . دليل ذلك يجعلنا نصحو من سباتنا ونتحرر في معاملاتنا ولا نتمسك بما يسميه البعض عملائنا التقليدية .

ولو ان تجميد الارصلة سيؤدى الى نوع من الضغط الاقتصادى علينا الا أنه سيؤدى أيضا الى ضغط على اقتصادها اذ ستقل معاملاتنا معهم لا سيما بريطانيا وفرنسا .

فقد استوردنا من الاولى سنة ١٩٥٥ ما قيمته ٢٣٣٥ مليون جنيه وصدرنا ما قيمته ١٥٩٩ مليون جنيه وصدرنا لها ما قيمته ١٢٢١ مليون أى أن هناك فرقا فى صالح البلدين فى التجارة معنا بلغ سنة ١٩٥٥ ١٤٤٤ مليون جنيه ، وبلغ النصف الاول سنة ١٩٥٦ ٨٧٧ مليون جنيه وأغلب مشتريات الدولتين القطن منا ، وعليهما أن تستخدما مخزونهما منه ويكفى من ٤ الى ٥ أشهر، أوتلجآن الى الولايات المتحدة وتدفعان بالدولار •

وهكذا يبدو أن الولايات المتحدة هى التى ستستفيد من الحصار الاقتصادى على مصر كما استفادت من أزمة ايران •

ماذا تفعل به ؟

قد يتساءل المرء ترى ماذا تفعل لتواجه الضغط الاقتصادى من ثالثون الاستعمار أن ما اتخذته الحكومة حتى الآن ما زال يتسم بطابع الهدوء وعدم العداء ، فلم تجمد الارصدة التى تملكها الدول الثلاث فيها ، وإن كانت خُذت عمليات السحب والنقل من الحسابات • ولو ان الدول الاخرى قد اتخذت خطوات حاسمة نحو حرمان مصر من الواردات الا أنه يبدو اننا سنجد ألا مفر من اتباع نفس الوسيلة •

ومن المهم أن نؤكد هنا ضرورة تجميد الارصدة ومن الاموال الاجنبية حتى تهرب بطريقة أو بأخرى ، وحتى لا تستعمل حصيلة بيعها فى الانفاق على حركات التجسس والتخريب فى البلاد ، ويمكن عن طريق التجميد ضمان جزء من حقوق مصر •

واذا كانت الدول الثلاث قد بدأت فى حرماننا من الواردات فيجب أن نتأكد قبل شحن أى سفينة من حصولنا على قيمة الشحنة بعملة قابلة للتحويل ، اذ ليس هناك معنى لتضاف الى المبالغ المجمدة •

وحرماننا من الوارد معناه أنه يجب أن ننتظر قلة في السلع التي تعودنا استهلاكها وعلينا أن نعد للامر عدته فنقل ما أمكن من استهلاكنا ان لم نمتنع تماما عن استعمال السلع المصنوعة في البلاد التي تريد فرض حصار اقتصادي علينا .

ويجب ألا ننتظر حتى توزع الحكومة بعض المواد بالبطاقات بل علينا أن نساعدنا بخفض الاستهلاك من السلع المستوردة أو الامتناع عنه ما أمكن ، لاننا بذلك نعينها في تلك الحرب .

ويجب ألا نعلم الى تخزين السلع لان ذلك ليس الا تركيبتها للعدو بنا ، ولن يكون فيه الا اضعاف لجهتنا الداخلية . وعلى رجال الاقتصاد منا أن يقوموا بدراسة جميع امكانيات التوسع الاقتصادي في الداخل والخارج بعيدا عن نطاق الدول التي تشن علينا حربها الفاشية أن المستقبل لنا أن صمدنا في المعركة ، ان المعركة ليست معركة جمال عبد الناصر ، ولكنها معركةنا جميعا وستقرر مصيرنا الى أعوام طويلة قادمة .

وهناك مسألة خطيرة أتبه اليها الأذهان لمساسها بكياننا وهي انه يخشى أن يؤدي قبول مبدأ تبويل القناة بعد ما رأيناه من الاستعمار الى فصل القناة عن مصر وأكثر من هذا فصل منطقة سيناء عن مصر واسكان لاجئي فلسطين بها ، وقد قامت دراسة لمثل هذا المشروع من مدة ليست بالطويلة . ومثل هذا الامر معناه فصل المنطقة الفنية بالمعادن والتي لم تستغل بعد ، واثارة نزاع بيننا والبلاد العربية .

والان ها نحن أولاء في صميم المعركة فيجب أن نعمل ونجاهد لكسبها ، ولا ننتظر أن تحل سريعا اذ قد يقتضى الامر جهدا وعرقا لسننتين أو أكثر .

السر الحقيقي...

وزراء مؤامرة السدود

للكتور مصطفى الحفناوي

قد يظن البعض ان تلك الضججة التي أقامها الغرب ، حينما ساق الى لندن فئة قليلة من الدول التي تسير في ركابه ، كانت رد فعل لتأميم الشركة الاستعمارية المنحلة ، والواقع أنه لا صلة البتة بين التأميم والدعوة الفاجرة للتدويل ، ولدى أوراق تقطع بان مشروع دالاس ، كان مؤامرة مبيتة منذ سنة ١٩٥٠ ، وربما اعدوا لها قبل ذلك التاريخ ، يوم أن شعروا بقرب اجل الالتزام ، واني ابادر فانبه الى وقائع محددة تكشف عن هذه المؤامرة :

اولا : من بين محفوظات شركة قناة السويس ، وثيقة مؤرخة في سنة ١٩٤٩ ، وهي مذكرة موقعة من العلامة جليبرت جيدل ، استاذ القانون الدولي في باريس وقد تناول الموضوع ، وزيف ما طاب له التزييف ، لينتهى الى القول ان هناك ارتفاعا لصالح الجماعة الدولية على قناة السويس ، وان للشركة المنحلة طابعا دوليا ، وان المنتفعين بالملاحه في القناة ، هم الذين يحق لهم ان يديروا الحركة الملاحية فيها .

ويظهر ان الشركة اعدت تلك الفتوى توطئة للمؤامرة ولكنها لم تكشف عن اوراقها في ذلك الحين فبقيت مطوية في محفوظاتها السرية .

واى مشتغل بالقانون الدولي العام ، لا بد ان تعثره دهشة حينما يقرأ كلاما كهذا منسوب الى رجل يصفونه بأنه اكبر علماء فرنسا في القانون الدولي العام ، ولكنني عرفت الفقيه صاحب تلك الدعوى ، كما عرفه الذين اشتروا قلمه ، عرفته في سنة ١٩٥٠ وهو يشرف على رسالتى التى ظفرت منه ومن زملائه بترجة الدكتوراه فى القانون الدولى العام بتقدير جيد جدا بيد انها تتضمن الاراء التى تخالف مخالفة كلية فتوى جيدل جملة وتفصيلا .

ولم أكن أعرف حينما توجهت برسالتى الى جيبيل انه يبيع قلمه ، وانه كتب تلك الفتوى الضالة ، ولكنى اخترته لرسالتى ، لانه كان فى تلك السنة هدفا لحملة شديدة فى صحف انجلترا وفى الدوائر السياسية البريطانية بسبب موقفه فى قضية الزيت الايرانى ، فهو الذى افتى حكومة الدكتور مصدق فى التأميم ، وهو الذى قدم المشورة الفنية لمصدق ضد شركة الزيت الايرانية فقالت عنه صحف انجلترا انه مأجور ، وانه مضلل كبير ، كما تناولت حياته الخاصة ومعاشرته لاحدى الراقصات اللائى يحترفن الرقص فى الاوبرا الفرنسية بيد انه بلغ من عمره الثمانين ، ولذلك كان الرجل وقتئذ مصدورا بالنسبة للانجليز ، ووجد فى مناقشة رسالتى فرصة ذهبية للكشف عن فضائح السياسة البريطانية والرد عليها ردا يشفى غليله .

وقد حدث أنه حينما الفيت معاهدة ٢٦ اغسطس سنة ١٩٣٦ وطعن انجلترا فى مشروعية الالفاء ، التقى بى فى باريس الفقيه المتقدم الذكر ، وسألته وقتئذ عما اذا كان مستعدا للمرافعة لحساب الحكومة المصرية ، فيما اذا احيل النزاع الى لاهى ، فلم يتردد فى القبول .

ذكرت تلك الحقائق لإبين للناس ان المفتى الاكبر الذى اختاروه لمشروع التدويل ، حتى لنكاد نقرا فى مذكرته المؤرخة فى سنة ١٩٤٩ والتي اقتضى اتعاها من شركة قناة السويس النص الحرفى للبيان الثلاثى الذى أصدره وزراء خارجية انجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الامريكية قبيل اجتماع مؤتمر لندن ، هذا المفتى ، كغيره ممن يلجأ اليهم الغرب ، يستغلون مكانتهم العلمية فى الفتن والتضليل ويعطون بضاعتهم لمن يدفع الثمن .

ثانيا : وظهرت لى المؤامرة بكامل اجزائها لأول مرة فى سنة ١٩٥٠ ، وفى داخل مبنى شركة قناة السويس بباريس ، فيومئذ كنت انتقب فى محفوظات الشركة المتحلة ، اعدادا لرسالتى ،

فاجتمع بى الخواجا «فرانسوا شارل رو» ، لشرح لى وجهة النظر الغربية ، ويقول انه حينما ينتقضى اجل الالتزام يجب ان تدار الحركة الملاحية فى القناة ، بوساطة لجنة دولية شبيهة بلجنة الدانوب ، وهذه اللجنة يجب أن تدير القناة ، تحت اشراف الأمم المتحدة ، وسألتى راى فى ذلك الاقتراح فلم استطع جوابا حتى لا أحرّم من اتمام الاطلاع على أوراق الشركة ولكنى بادرت وقتئذ بإبلاغ التفاصيل الى مجلس الوزراء المصرى والى وزارة الخارجية المصرية وقلت فى تقريرى أنى أحذر من مؤامرة تبينتها العصابة الاستعمارية ، لتحرم مصر من تسلم قناتها حينما ينتهى اجل الالتزام .

ثالثا : ولما كنت فى عملى بالمحامة ، موكلا عن شركة هولندية بنت لحساب الحكومة المصرية قناطر ادفينا ، واسفرت عملياتها عن خسارة كبيرة أثارت اهتمام حكومة هولندا ، فكان السفير الهولندى بالقاهرة يتصل بى بين حين وآخر للوقوف على سير الدعوى التى رفعت لمحكمة القضاء الإدارى بمجلس الدولة ، فقد حدث ان دعائى لمقابلته فى ٢٤ يونيو سنة ١٩٥٤ ، وقال لى انه لن يتحدث معى فى موضوع قناطر ادفينا وخسائرها ولكنه يريد أن يتحدث فيما هو أهم من ذلك وهو قناة السويس ، باعتبارى معنيا بقضية القناة ، وراح الرجل يشرح لى بواعث اهتمام بلاده بمستقبل القناة باعتبارها الدولة الملاحية الثالثة فى قناة السويس وانتهى من حديثه الى القول أن اجل التزام شركة قناة السويس يوشك ان ينتهى ولا بد من عمل شيء بهذا الخصوص وترى حكومة بلاده ان تبادر الحكومة المصرية بالدعوة الى مؤتمر دولى تقبل فيه بمحض اختيارها انشاء لجنة دولية تدير القناة ويكون لمصر فى هذه اللجنة تمثيل قوى ، ويبرم اتفاق يكفل لمصر من ايراد القناة منفعة لا يستهان بها .

وحسبت يومئذ ان ذلك الرجل المسئول يتحدثنى حديثا عابرا ويتبرع برأى شخصى سخيف ، وقد فندت له رايه من الناحية

القانونية ، قائلا ان احدا لن يقبل كلاما كهذا ، ولن نتردد في خوض غمار حرب ضروس اذا فكرت الدول الاستعمارية في أن تفرض علينا مثل ذلك الاقتراح ، وان الحل الوحيد للمشكلة هو تصفية الشركة وتسليم ادارة القناة للحكومة المصرية صاحبة السيادة دون سواها .

ولما عدت الى دارى بعد ذلك الحديث ، ساورنى قلق شديد ، فبادرت باعداد تقرير تفصيلى شرحت فيه ما سمعته بالحرف الواحد ورفعت تقريرى على الفور للسيد الرئيس جمال عبد الناصر ، ومنها الى تلك المؤامرة التى يدبرها الغرب .

والدليل المادى على ما ذكرت ، الفصل الذى اوردته بالجزء الرابع من كتابى «قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة» بعنوان «مؤامرة لتدويل القناة» وما قلته من أن فكرة التدويل هى حكم بالاعدام السياسى يراد إصداره ضد مصر .

ومما تقدم يتبين أن هذه المؤامرة التى كانت هدفهم فى مؤتمر لندن ، لم تكن مباغتة للحكومة المصرية بل كانت الحكومة المصرية على علم تام بما يدبر ويبعث فى الخفاء ، فقطعت عليهم بالتاميم خط الرجعة .

وابعا : مرة اخرى ، فى شهر رمضان الماضى استضافنى نفس السفير الهولندى ، ليكرر على سمعى تفاصيل تلك المؤامرة ، وليقول ان الوقت قد ازف ، ولما سألته بآية صفة يتكلم معى ، اذ لم تكن لى وقتئذ فى هذا الموضوع صفة رسمية ، قرر انه لا يطلب منى الا السكوت وعدم اثارة معارضة ضد هذا المشروع ، ولوح فى حديثه بقضايا الشركة الهولندية التى بنت قناطر ادفيانا ويانه اذا كان قد سكت على حملاتى ضد شركة قناة السويس ، فان معارضة حادة من ناحيتى لمشروع التدويل ، قد تحرم مكتبى من قضايا لا يستهان بها .

والمرة السابقة ، بادرت بإبلاغ ما جرى للحكومة المصرية .

خامسا : وسيأتى الوقت الذى يماط فيه اللثام عن بقية تفاصيل المؤامرة ، وتتضح صلتها بشركات البترول ، وبعض العناصر الذين تستأجرهم تلك الشركات ، ولست فى حل من التصريح باسمائهم .

وتلك الوقائع تؤكد حقيقة هامة ، فتثبت ان اتصالات كانت تجرى فى الخفاء ليس فقط بين لندن وباريس وواشنطن ونيويورك ، بل اشتركت دول الشمال ، هولندا والنرويج والسويد والدانيمارك فى هذه الاتصالات ، وان أولئك قد وضعوا المشروع ، وانتظروا الوقت الملائم للتقدم به الى مصر ، ليلقوا عليها الخطة الخبيثة ، ويفرضوا عليها قبولها ، ولعل هذه الخطة لها خيوط تتصل بالاحلاف العسكرية التى عقدت فى السنوات الاخيرة لحساب العصاية الغربية فكل الذى فعلوه فى لندن انهم جمعوا اعضاء المؤامرة حول مائدة ليكشفوا فى المؤتمر عن اوراقهم ، وربما كان هناك اخرون ممن دعوهم بقصد ذر الرماد فى العيون ، كانوا يجهلون التبيين السابق ، فمنهم من جازت عليهم الغفلة والخديعة ، ومنهم من فطنوا لخبث المشروع فعارضوه ، ولكنهم كانوا اقلية لان الاكثرية التى صوتت للمشروع قد اشتركت فى وضعه وعلمت به قبل ان يجتمع مؤتمر لندن بسنوات ، وهذا وحده يبطل اعمال المؤتمر ، ويسجل فى الحياة الدولية فضيحة تكفى لاسقاط الحكومات الغربية التى اشتركت فى تلك المؤامرة لو ان الشعوب التى تهيم تلك الحكومات على مصائرها تؤمن بالعدالة الدولية وبمبادئ الاخلاق .

ويحق لهذه الشعوب ان تتساءل ، لحساب من كان المستر دالاس وشركاؤه يبيتون تلك المؤامرة ، ولحساب من يحاولون ان يقتطعوا جزءا من الوطن المصرى ويفرضوا لونا من السوان الوصاية الاستعمارية على بلد مستقل ؟

لا شك ان هذه المؤامرة ابعدا ما تكون عن مبدأ حرية الملاحة في قناة السويس والادلة على ذلك كثيرة ، ونحن نسوق بعضها فيما يأتي :

اولا : دليل مستمد من التاريخ ، فلم يحدث قط ، منذ ان افتتحت القناة للملاحة ان عارضت مصر مبدأ حرية الملاحة ، او قامت بعمل ايا كان ، يهدد الملاحة الدائمة المستمرة في قناة السويس ، وانما الثابت تاريخيا ان مصر كانت أشد احمى الارض حرصا على ترك القناة مفتوحة للملاحة على سبيل الدوام والاستمرار وقد ضحت بنفسها فى سبيل تقديس هذا المبدأ ، فحينما حاول الانجليز احتلال مصر خيانة وغدرا فى سنة ١٨٨٢ ، وكانت الثورة العرابية على اشدها اشار خبراء عسكريون سويسريون على المغفور له احمد عرابي ، ان يتخذ الحيطة من ناحية قناة السويس ، وان يردم القناة اذا اقتضى الامر ذلك ، مخافة ان تكون هذه القناة طريقا للغزاة ، واجتمع المجلس العسكرى وقرر عمل شيء بهذا الخصوص ، ولم تكن هناك معاهدة دولية خاصة بحرية الملاحة كمعاهدة القسطنطينية ، ومع ذلك اطرح عرابي مشورة الخبراء الاجانب وقرار المجلس العسكرى وترك القناة مفتوحة مكتفيا بالوعود والتاكيدات التى بذلها فرديناند دى لسبس ، وكانت النتيجة ان طعن هذا الاخير مصر من الخلف وغزيت البلاد من ناحية القناة ، واعترف قائد جيش الاحتلال الجنرال ويلزلى باثمة لولا المعونة التى لقيها من دى لسبس لما استطاع ان يحتل مصر ، ومرة ثانية قبلت مصر ان تعرض دماء ابنائها للهلاك حينما نشبت معركة فى قناة السويس اثر الغاء المعاهدة فى ٨ اكتوبر سنة ١٩٥١ ، فلم تتعرض لحرية الملاحة وتركزت شركة قناة السويس نضج مواعينها وعتادها تحت تصرف الانجليز وتعاون على سبيلك دماء المصريين ، ولم تفعل شيئا احتراماً وتقديساً لمبدأ حرية الملاحة ، ولم تكن مصر فى

تقديم هذا المبدأ مدفوعة بمصلحة أيا كانت ، فقد تركت نفسها ضحية ، في وقت لم تكن تحصل من ايراد القناة على شيء يذكر ، فمن باب أولى حينما تكون مصر قابضة على زمام الحركة في القناة ، منفردة بدخلها لا يمكن ان يتصور عاقل انها تفعل شيئاً يعرقل سير السفن في قناة السويس أيا كانت اعلام الدول التي تحملها تلك السفن اللهم الا البلاد التي تكون بينها وبين مصر حالة حرب بالمعنى القانوني فتستعمل الحكومة المصرية حقوق البلد المحارب ، وهي تلك الحقوق المقررة في القانون الدولي العام .

ثانياً : ثبت على وجه اليقين ، ان بريطانيا وحلفاء الغرب ، هم الذين خرقوا الموائيق الدولية واهدروها وعطلوا الملاحة في قناة السويس ، ففي الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ - ١٩٤٥ وفي الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ - ١٩٤٥ اقلت انجلترا بنقلها على قناة السويس وعطلت الملاحة فيها وادارتها لصالح نفسها ، وعرضتها للالغام التي كان يلقيها اعداؤها على القناة التي لم تعد طبقاً للموائيق منطقة حرام ، بل خطأ من خطوط النار التابعة للعصابة الغرييبة .

وفي اوقات السلم استعانت انجلترا بسيطرتها على الشركة المنحلة في التجسس وعرقلة الملاحة بالنسبة لبلاد الكتلة الشرقية ، وسيكشف عن هذه الحقيقة الارشيف السرى للشركة المنحلة .

ثالثاً : وأيا كانت الهيئة التي تدير قناة السويس ، فليست هذه الهيئة هي جهة الاختصاص ، في حراسة حرية الملاحة في القناة ، اذ ان الهيئة جهاز اداري لا تتبعه قوات مسلحة ، ولكن الدولة مالكة القناة وسيدها هي التي تقوم فعلاً وقبل التأميم بحراسة القناة وكفالة سير الحركة الملاحية فيها ، فبعد ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ لم يجد جديد يدعو للكلام في مبدأ حرية الملاحة ، ذلك المبدأ الذي كفلته معاهدة القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ وتركت تنفيذه لمصر باعتبارها صاحبة القناة .

أما الضجسة التي أثارها ويشيرونها حتى الآن فانها لا تمت لتلك الحركة الملاحية باية صلة ، والبلاد التي وافقت على مشروع دالاس ، اما مشتركة في المؤامرة واما مضلة ، وانما هناك اسباب أخرى يجب أن يعاط عنها اللثام ، وتنشر على الملأ كله ، ومن ذلك :
أولا : ان شركة قناة السويس ، لم تكن تلتزم حدود عقد الالتزام ، وإدارة الحركة الملاحية في القناة ، كانت جزءا من اختصاصات ناطها الاستعمار بتلك الشركة البائدة ، وانما الحقيقة التي تثبتها الاوراق السرية ، هي ان الشركة كانت أضخم جهاز من اجهزة الجاسوسية البريطانية في الشرق الاوسط ، فالشركة كانت على اتصال وثيق بسير الحياة السياسية المصرية في مختلف دقاتها ، وكان للشركة عيون وخدام في مختلف الاحزاب السياسية ، وكانت تبعثر المصاريف السرية والرشاوى ، ذات اليمين وذات الشمال ، وكم من اسماء تمتعت بمكانة اجتماعية ، بيد انها غرقت في تلك الاحوال ، ولكن سيأتى اليوم الذى تنشر فيه الحقائق فتبيض وجوه وتسود وجوه .

كانت الشركة متصلة مباشرة بوزارة خارجية انجلترا ، وبالاميرالية البريطانية وكانت تقصد الحياة السياسية المصرية وتشتري النعم والضمان ، وتخرب وتعيث في الارض بالفساد وتنشر الفتن والشائعات ، وتحارب مصر في مختلف الميادين الاقتصادية وتمرقل مشروعاتها العمرانية الكبيرة وتقف حجر عثرة دون تقدمها ونهضتها وتدفع الحوادث والاشخاص لتحقيق هذا الغرض ، وظلت انجلترا طيلة السنوات التي انقضت مطمئنة لهذا الجهاز الاجرامى ، الذى لم يعرفه الناس ، فلما دمره الرئيس بجرة قلم ، انخل قلب المستر ايدن ، وشركاؤه من ساسة الرأسمالية الغربية ، وفقدوا أعصابهم على نحو غير مسبوق في تاريخ تلك الدول ، وخيل اليهم أنهم يستطيعون أن يحققوا نفس الغرض بوساطة جهاز آخر ، كانوا يعدون له من قبل ويسمونه هيئة دولية أو لجنة دولية ، واذا كانوا قد حاولوا أن يجرؤا غيرهم

التوتر قد خفت ، ليست هذه المعركة ، مناهضة للمذهب الشيوعي كما يدعون ، وانما تعرف العصابة الغربية أن الاستعمار قد انتهى في آسيا ، وأن آسيا التي نهبوا أكثر من قرن من الزمان ، آخذة بأسباب التصنيع ، ولديها اليد العاملة الرخيصة ، ولديها الخامات ، وقد هاجرت الآلة الى الهند والصين وغيرها ، وعما قريب تظهر الصناعة الآسيوية وتفترق الاسواق بأسعار لا تنافس فيها ، فترجع أوروبا وأمريكا الى الوراء ولذلك يعدون لحرب ثالثة أملا في الاجهاز على المولود الجديد ، وخنق آسيا واعادة عقارب الساعة الى الوراء ، ولا شك أن الثورة الاستقلالية الآسيوية والأفريقية مرتبطة أشد الارتباط بمصير قناة السويس ، الطريق الأهم بين الغرب والشرق ، ولكنهم يريدون بالتدويل الآن أن يتحكموا في هذا الطريق ليقفوا ضد تلك النهضة سدا منيعا وليمنعوا الخطر قبل وقوعه .

ويخلص مما تقدم أن معركة قناة السويس ليست بين مصر مالكة القناة وبين العصابة الغربية التي تريد أن تبطش بهذه الملكية ، وانما هي المعركة الكبرى بينهم وبين العرب وبينهم وبين مختلف شعوب آسيا وأفريقيا ، بل بينهم كتجار حروب ومصاصي دماء ، وماجورين للرأسمالية الغربية وبين جميع الشعوب المتلفة بالعدل والحرية والسلام العام .

ويجب أن تفهم القضية على هذا الوضع ، ويجب أن تشرحها مصر للعالم كله ، على هذا الأساس شرحا مؤيدا بالوثائق وبالارقام والاحصاءات ، وبالحقائق التي لا يمكن أن تنسكرك ليثبت للناس جميعا أن التدويل هو الخطر الذي يهدد العالم كله في حاضره ومستقبله ، وأن الاعتراف بملكية مصر للقناة ملكية تحتم منع أي تدخل على أي نحو كان ، وفي أي شكل من الأشكال ، وإدارة القناة بمعرفة مصر مالكتها وسيدتها هو صمام الأمن الذي ينقذ للسلام العام ويحقق أمانى العرب جميعا ، ويدفع الاخطار المحققة عن القارتين آسيا وأفريقيا بأسرها .

ولذلك ، فليس هناك إلا حل واحد ، هو أن تعدل العصا بـ
الغربية عن مؤامرتها الدنيئة ، وتسلم بالأمر الواقع ، وتحاول
أن تصفى الجو الذى عكرته ، وتقيم من جديد علاقات مودة بينها
وبين مصر وغيرها من الأمم التى تؤمن بالسلام والعدل ، وتذكر
أن رئيس مصر ، حينما قرر تأمين الشركة البائدة قد أراح عن
كاهل أمته غلا ثقيلا من أغلال الماضى ، وأراح الإنسانية كلها من
عمل قذر كان ثمرة لتفكير استعمارى قديم ، وحقق للشعوب
العربية بل الأفريقية والآسيوية أملا كان لابد أن يتحقق .

وإذا حاولت عصا الغرب أن تقف ضد هذه النهضة المباركة
أو أن تعبت بأسلحتها المفلوذة ، فستكون هزيمتها محققة ، لأن
المسألة بالنسبة للحرار فى مختلف أرجاء الأرض مسألة حياة
أو موت .

ومصر الآن تباشر سيادتها على قنواتها بحكمة وحزم ويقظة ،
غير متأثرة بهوى أو مدفوعة بفرض ، بل رحبت بكل معونة فنية
تأتيها من أى مكان واتخذت أهبتها بسرعة لإدارة القناة إدارة
نظيفة لا كما كانت تدار من قبل ، وأعدت العدة لتحسين القناة،
حتى تحقق أنبل الأغراض ، ومن حيث الملاحظة الدائمة المستمرة
أكد رئيسها مرارا وتكرارا أن هذه القاعدة موضع تقديس
واحترام ، ما دامت تطبق فى الحدود التى لا تهدد أمن مصر
ومستقبلها ورخاؤها ، وهى قاعدة مقررة فى ميثاق القسطنطينية
لسنة ١٨٨٨ ، فإن كان لابد من إجراء تعديل فى هذا الميثاق ، فلا
يمكن أن يتناول التعديل جوهر تلك القاعدة ، وإنما قد يتناول
تعهدا من الجماعة الدولية كلها باحترام حياة القناة وحسرة
الملاحظة فيها ، وتمكين الدولة صاحبة القناة من تحقيق أغراضها
وخدمة وظائفها الإنسانية ، ولا يتأتى ذلك إلا إذا تركت هذه
الدولة المصرية تدير قنواتها فى جو من الهدوء والسكينة والثقة
المتبادلة وتأخذ بأسباب القوة والنهوض ، حتى لا يتجاسر كائن
من كان على المساس بحرمة القناة، فبحكم جريان هذا الشريان فى

صميم التربة المصرية والوظائف التي يؤديها تعتبر قوة مصر نقطة ارتكاز يرسى عليها السلام العالمى .

والمسألة لا تخرج عن أمرين :

أولا : اما أن تكون الشعوب مؤمنة بحسريتها ومستقبلها والحكومات مستعدة للتنازل عن كبرياتها وغطرستها وشبهوات من يتسلطون عليها ، احتراماً للقانون الدولى العام والمواثيق العالمية ولحقوق الانسان .

وحينئذ لا يجوز بأية حال أن يتعرضوا لتلك الخطوة التاريخية التي خطتها مصر فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ بل يجب أن يباركوها ، وينتظرو الخير كله بنى الانسان نتيجة لها .

ثانيا : واما أنهم يؤمنون بأنفسهم فقط وبشياطينهم ولصوصهم وتاريخهم الاستعمارى الدنس ، ويتمسكون بهذا كله ، وعندئذ لا نستطيع أن نقول الا أننا لن نلین أو نرجع للوراء ، بل سنقاتل حتى آخر قطرة من دمائنا ، وستهون كل تضحية فى سبيل المحافظة على هذا الوضع، بل على المجد الخالد الذى حققه الرئيس، والمستقبل للحق والعدل ، وليس للمردة والشياطين .

قناة السويس
في إطارها الدولي

للدكتور إبراهيم صفر

ان تأميم قناة السويس جاء حلقة فى سلسلة من الصراع بين القومية المصرية الناهضة بقيادتها الواعية الرشيدة من جهة وبين الاستعمار الغربى الذى يصعب عليه بدرجة تزداد شدة ان يسلم بالحق ويستسلم للواقع من جهة أخرى .

ولهذا ينبغي أن ننظر الى التأميم فى اطاره الدولى الاقليمى الذى هو جزء لا يتجزأ من الاطار العالمى .

ولسنا بحاجة الى أن نوغل كثيرا حتى نثبت صحة هذا الاتجاه فى البحث ويكفى أن نشير الى مثل واحد ، وهو أن الجنرال جروينتر القائد العام لحلف الاطلتنى قد صرح فى زيارته لأمريكا فى النصف الاول من شهر أغسطس بأن « على أمريكا أن تتعاون مع حليفاتها للتأثير على الشعوب التى رفضت الاحلاف العسكرية لان الروسيين عازمون على كسب تلك الشعوب الى جانبهم » .

ويكفى كذلك أن نتذكر سلسلة مظاهر الصراع بين الكتلة الشرقية والغربية منذ انتهاء الحرب الثانية وفى شرقنا العربى كان القدر قد قضى للعروبة قيادة أدهى من أن تخدع وأوعى من أن تؤخذ على غير استعداد وما أن انتهت مصر وانجلترا الى اتفاق حتى هرول الذبول يدعون الى حلف غربى ووقف القائد من ورائه الشعب يقاوم كل محاولة للضغط أو الارهاب وكان حلف بغداد فى ناحية وكان الرد حاسما بالاحلاف الثنائية العربية وبالمشاركة الفعالة فى مؤتمر بانندونج والاخذ بسياسة عدم الانحياز والحياد الايجابى ووضع مصالح القومية العربية فوق كل اعتبار . وكسبت جولة وقوومت من قوى لا تكافئنا ولكن قيادتنا لم تستسلم ولم تهن وأعدت نفسها لمواجهة كل احتمال وكانت صفقة الاسلحة واتفاقات تجارية تخفف ما نتعرض له من ضغط وتصرف محاصيلنا وتوفر لنا ما يحرمنا

من الاحتكار الغربي من سلع - أسلحة حربية أو سلع انتاجية
وبأسعار في صالحنا • وكسبت جولة أخرى • ولكل كسب صداه
في بلورة الرأي العام العربي وتكتله ويقطنه - وزاد ضيق الغرب
بهذا القائد الذي جرؤ على مواجهته دفعا عن العروبة ودفاعا عن
مصالحها فقالوا لنحاول أن نعزل مصر وقائد مصر عن العالم الغربي
ولتكن ضربة حاسمة نختار لها أدنى الثمرات ، ففي الاردن وبها
جلوب وغير جلوب وليذهب إليها تمبلر وليهدد بعد ذلك ايلن
ويتوعد في صيغة الوائق المطمئن بأن الاردن في جيبه وبأن النصر
للاستعمار وكانت ضربة ٠٠٠ قنبلة في المعسكر الغربي صمت لها
الاذان وخيبت الرجاء وكتبت لمعسكر الصروية النصر المبين ،
وكسبت جولة ثالثة أعقبتها جولات طرد جلوب وأتباعه - الوحدة
السورية المصرية - زيادة الاتفاقات التجارية مع الدول غير الغربية
والتوسع فيها - الاعتراف بالصين الشعبية - الاستمرار في
سياسة عدم الانحياز - ورحلة الرئيس الى يوغوسلافيا وعقد مؤتمر
بريوني - ودفاع عن العروبة في كل مكان •

وقال الغرب : بم نحارب هذا الداهية ؟ بالاهتمام بالجانب
الاقتصادي ، في الاحلاف - قلنا لن يهمننا مثل هذا الضغط • ان
دين أتشمسون وزير الخارجية الامريكية السابق يطمنن أصحاب
رؤوس الاموال الامريكيين فيقول لهم :

« قد يظن البعض اننا سوف نشيد المصانع والمطاحن والمناجم
المتخلفة ان هذا ظن خطأ » •

وقد فضح الرئيس جمال في خطاب ٢٦ يوليو نواياهم وأبرز
التناقض الواضح في أجهزتهم ما لا مجال للتفصيل فيه هنا •

المهم ان سترهم قد انكشف اذ تقدموا - خشية أن تقبل مصر
عرضا روسيا - بعرض للمعاونة في مشروع السد العالي وجاء من
خلفهم البنك الدولي وأعطوا باليمين ٠٠٠ وعدا وحاولوا بالشمال
أن يمرقوا ويمطلوا بالاصطياد في الظلام ، ثم خيل لهم أن عرض

الروس انما هو كلمات تلقى ليس فيها معنى الجدية وما أسرع
ما تنكروا لوعدهم، وحينئذ الرئيس اليهم يدا متعاونة منعوا بهم
وبطريق يصعب على الكاتب أن يجد كلمة مناسبة لوصفه وقالت
جرائدهم والسنتهم في قبة أنه رفض مقصود وضبط مرسوم
بمحاولة لاضعاف عبد الناصر أملا في القضاء عليه حتى يخلو الجو
فنسرح ونمرح ويدين لنا العرب كما كانوا ويعود عقارب الساعة
الى الوراء حيث كنا الهابة ولا مقاوم للامرين ولا معقب ، وزاد على
اقتضاح امرهم بهذا الرفض أن تصرفهم أدى الى اتخاذ اجراء حاسم
لواجهة الموقف ، وقرر الرئيس جمال أن تعتمد مصر على مواردها
فلا لندن ولا واشنطن ولا موسكو ولا غرب ولا شرق وانما يؤم
مشروعا مصريةا بحثا بذلنا له الكثير ونالنا بسببه الكثير ولم نبل
منه الا النذر اليسير ، ونحن بهذا نقضى حاجتنا دون افتتاح على
حق غيرنا أو اهمال في مسئولياتنا .

واذا امتت شركة القناة المصرية ينتاب القرب ذهول ويقوم ويقعد
ويقول بلغ السيل الزبى وجاوز الصبر المنتهى ولا بد من خربة
قاصصة - فمن يدري بعد أن ألهم عبد الناصر المشاعر العربية
عازا يحث لنفوذ القرب - لمصالحه الباقية وامتيازاته النامية -
للحكومات الموالية رغم ارادة شعوبها - هل تصمد ازاء هذا الوعي
للتزايد والتيار الطاغى للقومية العربية التي وقفت تسند جمال
رجلا واحدا والتي تبنت لها قوتها في تكتلها وخيرها في تجمعها -
هذا فضلا عما يجرى من تطورات في العالم ١٠٠ لا تجري على هواهم
وانما تسند التنمية الاقتصادية والقومية الواعية وتقاوم الاستعمار
لا بد اذن من درس قاس تلقيه مصر ليكون في ذلك عبرة وعظة ..
فماذا يكون ؟

مظاهرات عسكرية وتهديد باستعمال القوة .. ودعوة سفارة
الى أن يلتهم الكبير الصغير وخارج نطاق الامم المتحدة ممن ؟ ومن
شعما العالم الحر الذي يدعو الى المساواة والاحتكام الى القانون .

وضغوط اقتصادية تنسى فيها الوعود وتداس الحقوق ...
بمحاولات لتعطيل الملاحة في القناة بتحريض السفن على عدم دفع
الرسوم للهيئة الجديدة والمرشدين على عدم العمل معها .. حتى
يجدوا فرصة لاتهامنا بالعجز عن ادارة المرفق أو ضمان حرية
الملاحة فيه واستمرارها . ولكن حكمتنا وصبرنا اوسع من ضيقهم
ورعونتهم انهم يتحدثون عن ضمان حرية الملاحة في القناة
ويعرقلونها ... لفرض في نفس يعقوب ، ولكن قيادتنا ادهى منهم
وأحكم .. لقد فوّت عليهم غرضهم وهذا شاهد منهم .

اذ تقول جريدة نيوسميتسمان ان انجلترا وفرنسا تريدان
دفع عبد الناصر الى عرقلة الملاحة في القناة ولكنه قد دحض
مؤامرتهم . فليست المسألة اذن حرية الملاحة وضمن استمرارها .
واشتتت المحاولات وتكررت للتفريق بين القائد وجنوده في
مصر والبلاد العربية ويكفيها للتمثيل ما قاله ايدن :

ولكن خاب ما يأثمون .. انهم يعترفون اعترافا فاضحا بخيبة
ألمهم في تدبير انقلاب داخلي في مصر .

واذ يحسون بالاثر السيء الذي تركته هذه المحاولات الرخيصة
وعدم وجود أمل على الاطلاق في أن تؤتي ثمرة ما يحولون الدفة
الى التفريق بين مصر والبلاد العربية كما فعل سلوين لويده مؤخرا
ولكن العرب الذين وجدوا خيرهم وقوتهم في تكتلهم ووحدتهم
ووقوفهم كالبنيان المرصوص يشد بعضه بعضا، هؤلاء العرب خيبوا
الظن وقتلوا الامل الوليد لساعته .

ثم محاولة أخرى ، مؤتمر أو مؤامرة يحاولون به أن يكسبوا أية
صفة شرعية لتعسفهم وظلمهم واصرارهم على السيطرة والاستغلال
ان الرأي العام العالمي ضائق بهم وبتصرفاتهم فليحاولوا مخادعته -
انهم يقومون بمظاهرات للارهاب والتهديد ثم يصنعون بيانا ثلاثيا
- أي يتكلمون فيه لتقسيم القضية وتوزيع الاسلاب - ويهدد وزير
الخارجية الامريكية في دهاه بأن اهمال قرار دولة أو دولتين شيء
واهمال قرار مجموعة كبيرة من الدول شيء آخر . ويختار المدعون

اختيارا يتضح فيه التحيز والاغراض - أربع وعشرون دولة - تؤكد الدوائر الغربية قبل بدء المؤتمر انها تضع في جيبها منها على الأقل ست عشرة دولة - او الدول الثلاث تنسى أن السفن التي عبرت قناة السويس في العام الفائت تتبع ٤٨ دولة ، وفي العام الذي سبقه ٤٦ دولة . انها لا تدعو بناما ولا ليبيريا . رغم نصيب رايتهما الكبير في الحمولة المارة بالقناة . لماذا ؟ لان معظم هذه السفن انما هي رؤوس أموال أمريكية مسجلة في هاتين الدولتين وهنا مأساة ذات شقين الشق الاول - ان ملكية رأس المال لرعايا دولة ما تجب تبعيته للدولة المسجل فيها والعامل تحت رعايتها وهذا من المأسى في الاستغلال والتحكم ، والشق الثاني هو ان بنما التي شقت قناة بنما في أرضها يجب أن تحرم من أى فرصة تمكنها من معارضة ما للولايات المتحدة من امتيازات في منطقة هذه القناة .

وهم يدعون تضليلا للرأى العام ان المؤتمر يمثل ٩٥ / ٠ من التجارة المارة بالقناة ، والحقيقة ان ساسة الغرب يحاولون التضليل بتبيان وجه واحد من المسألة ذات الوجهين ذلك ان كل بضاعة مارة لها مصدر ومورد فاحتساب النسبة المئوية على أساس الجانب الشمالى والغربى للقناة محض مغادة وتضليل ويمكننا أن نرد على الغرب بقولنا على سبيل التمثيل المنهّل ان الدول العربية :منتجة البترول والتي يبلغ نصيبها من التجارة المارة خلال القناة قرابة ٦٠ / ٠ من مجموعها قد أهملت اهمالا تاما عند السعة لهذا المؤتمر . فهل كان هذا لان الغرب يريد أن ينوب عنها لان الشركات صاحبة الامتياز تتبعه المؤتمر مؤامرة للامتيازات والاستثمارات الغربية ؟ وهل كان هذا لان الغرب يريد أن يتجنب وقوف العرب .م غير العرب من الدول الاخرى الى جانب مصر ولهذا رأى أن يوفر على نفسه مقبلا هذه المشقة . انهم يعترفون ضمنا بهذا . انهم يرددون فى صحفهم بوضوح على اقتراح الرئيس جمال عبد الناصر دعوة جميع الدول المنتفعة بالمرفق للنظر فى ضمان حرية الملاحة

واستمرارها - لقد قالت هذه الصحف بأن الدول الغربية ليست على استعداد لحضور مؤتمر تتألف فيه الدول العربية والاسيوية والشرقية بما لا يحقق أهداف الدول الغربية .

وتتأمر ١٨ دولة من الغرب وحلفاء الغرب وتقر مشروع دالاس ثم تكل الى لجنة خماسية من الدول ال ١٨ أمر تقديم محاضر المؤتمر للرئيس عبد الناصر ودعوته للمفاوضة بطريقة تبدو فيها الرغبة في الاسراع بالامور الى نهايتها ويتوج ميستر دالاس نهاية المؤتمر بتهديد مقنع يقول فيه « أما اذا كانت مصر من جهة أخرى غير راغبة في السير في طريق يبدو أمرا لا غنى عنه للدول التي تعتمد على الثقة أو تستخدمها بدرجة كبيرة فيبدو لي والحال كذلك أن هذا سوف يخلق موقفا جديدا يمكن أن تقرره حكومتنا في حينه » . ثم يصرح عند مغادرته للنندن بقوله « وأعتقد أننا نحقق دائما ما نصبو اليه » !! ثم يصرح بعد وصوله الى الولايات المتحدة بقوله « اننا نرجو من الحكومة المصرية أن تحترم الاراء التي أبديت بوقار مشوب بالحزم » !! وصاحب ذلك ارغاء وازياء ومظاهرات عسكرية واستعدادات ، وحشود هنا وهناك . فالمسألة اذن في نظرهم هي أن تفهم مصر أنها لا بد أن تقبل الوضع كما رسم لها والا !!

ونظرة فاجصة لمشروع الدول الغربية ودراسة مقارنة مختصرة بالتسوية التي حدثت في مسألة تأميم بترول ايران قد تكشف الخبايا وتفضح النوايا وتبرز المستور .

فالصحف الامريكية تذكر أن الرسميين في الولايات المتحدة يرون أن تنتظر الولايات المتحدة لتقوم بالفصل بين الجانبين وتعمل على حل المسألة بالصورة التي حلت بها المسألة الايرانية وكما قامت انجلترا من قبل بدور المهدد المتوعد تفعل اليوم انجلترا وفرنسا وتكيل لنا ولرئيسنا من الاتهامات ما تكيل وتحاول الولايات المتحدة أن تطف وتوسط وتحل المسألة حلا يعيد عقرب الساعة الى الوراء ..

ماذا فعلوا في ايران ؟ لقد فرقوا فسادوا ونجحوا في قلب
مصدق ووضع في الركاب وبالتدريج وفي قسوة اشماز منها الرأي
العام في الغرب ذاته تخلصوا من المعارضين واشتغل هوفر
وهندرسون بحل المسألة - وكان حل عجيب - انه يعترف بالتأميم
فالمرافق جميعها ملك ايران ترفرف عليها الراية الايرانية ...
وبعد ... لا شيء أكثر من هذا فقد عهد الى هيئة تجمع الكارتل
العالمى للبترول بالقيام بكل العمليات التي كان من حق شركة الزيت
الانجلو ايرانية أن تقوم بها وفقا للامتياز وسوى الامر على أساس
ما اتفق عليه مع البلاد المجاورة وهو أساس المناصفة في الربح
وامتد حق الانابة هذا الى نهاية الامتياز الملقى ... لا اختلاف في
الحقيقة وان كان اختلاف في الشكل .

فاذا عدنا الى الاقتراح الامريكي بخصوص القناة نجد أنه يعترف
بالتأميم ولكنه يقرر انشاء هيئة دولية للاشراف على ادارة القناة
منعيا أن ذلك بناء على اتفاقية ١٨٨٨ التي يدعى دالاس أخيرا في
٢٧ أغسطس سنة ١٩٥٦ أنها تدول القناة تدولا أبديا (١) (وهذا
أقسى من حالة ايران التي تحدد فيها حق الهيئة في الادارة بما بقى
من أجل الامتياز - ان العالم يتقدم !!) .

وهو يقول ان هذه الهيئة تمثل فيها مصر وكما كانت الكلمة
في مؤتمر لندن للغرب وأتباع الغرب فكذلك يمكن ان ترتب
الامور في الهيئة المقترحة بما يهون . فمصر هناك وكأنها ليست
هناك ، مما يعيد الى الذاكرة ما سبق اتخاذه بالنسبة لبترول
ايران .

والى متى ؟ ... ليس الى انتهاء أجل الامتياز المجحف القديم
وانما ... الى الابد !!

وتعوض الشركة السابقة تعويضا عادلا - وتعطى مصر نصيبا
عادلا من الايراد وهم الذين يحددون كل هذا ان مصر عليها أن
تبصم ...

(١) قدم الرئيس جمال عبد الناصر احتجاجا على هذا المقسولة
اثبت فيه زيفه .

ان الصراع الاستعماري بين الدولة التي كان لها ما كان والدولة التي تتقدم معها لكتم أنفاس الدولة الصغيرة - فريسة السيطرة والتحكم والاستغلال - هذا الصراع كما ضاقت به المصالح الانجليزية في ايران وان لم تجد محيصا من اشتراك المصالح الامريكية تضيق به المصالح الفرنسية وان لم تجد محيصا من التسليم للمؤامرة الكبرى التي تشير فسطاح . ان كريستان بينو وزير الخارجية الفرنسي يرى ان يوزع الايرادات بين مصر والشركة بطريقة ما حتى عام ١٩٦٨ ثم تنول الايرادات بعد ذلك لمصر وان كان يطالب بتعويض عادل للشركة . أما جون فومستر دالاس فيدعو الى ان تكون هناك ادارة دولية فعالة مستقلة منفصلة عن النفوذ السياسي لا ي دولة من الدول - مصر طبعاً ! - وهو كما قلنا سابقاً يقضي بضمان ايراد عادل ومنصف لمصر نظراً لاستخدام القناة وبالتعويض العادل للشركة وأنه يقضي بأن تكون الرسوم منخفضة لتواجه الاحتياجات السابقة وما يلزم لبرامج الصيانة والتحسين . فالمشروع - في نظر مستر دالاس وزير خارجية الدولة التي تسيطر وحدها على قناة بنما وتجنس عنها ربعاً - المشروع ياسيدي القاري يجب ألا يستهدف الربح ! اذا كان الربح يذهب الى الولايات المتحدة كما هو الحال في قناة بنما فلا مانع أبداً أما اذا كان الربح سيدخل في خزانة مصر ليصرف في مشاريع ترفع مستوى معيشة مصر فلا - هكذا يقول مستر دالاس - بل ان هناك حقيقة خطيرة ما معنى الاقتراح بالألا تستهدف ، الهيئة المقترحة الربح ؟ معناه الا تدفع السفن ما تدفع الآن من الرسوم فاذا لاحظنا ان نسبة السفن التابعة لشركات رؤوس أموالها أمريكية (الولايات المتحدة - بنما - ليبيريا وقد يضاف إليها سفن العمل تحت راية دول أخرى أيضاً) هذه النسبة كبيرة وتزايد باطراد فاذا انخفضت الرسوم فان الغائبة مستعود على المصالح الامريكية (أصحاب السفن) المتزايدة وأكثر من هذا فانتا لاحظنا ان نسبة حمولة ناقلات البترول المارة في

اغناء تبلغ ثلثي مجموع حمولة السفن المارة بالقناة وان كمية البترول ومشتقاته التي تمر في القناة تبلغ قرابة ثلثي البضاعة المارة في القناة . وان الشركات الامريكية تسيطر على الجزء الاكبر من موارده وعلى جزء كبير من مصانع تكريره وعلى جزء كبير من ناقلاته أمكننا أن نرى بوضوح أن المكسب الأمريكي في هذا الاقتراح كسب بارز . فضلا عن أن النص على أن الهيئة الجديدة يجب ألا تستهدف أي ربح يخلع على الاقتراح ما يخيّل للرأي العام العالمي أنه مزايا انسانية بينما هو في حقيقته أخذ اللقمة من فم مصر التي تربحها لتخفف من فقرها وترفع قليلا من مستوى معيشتها . ولا يستغرب القارئ بعد ذلك ان يرى دالاس أن يكون تمويل الإدارة على هذه الصورة أبديا اما انجلترا صاحبة أكبر حمولة تمر خلال القناة وصاحبة شركات البترول . انجلترا هذه فما الضير عليها اذا كانت حكومتها ستأخذ ما يعرضها وبعد ذلك ستضمن لبسقتها وشركاتها هذه الميزة الابدية - لا غرو ان رحبت بالاقتراح - حتى ولو كان فيه القضاء على حقوق مصر في السيادة وفيه القضاء على حقوق مصر في الربح - مصر التي هي في حاجة أشد الى هذه الحقوق وقد أنهكها اغتصاب طويل أخذ من جسمها وهد من قواها الكثير .

ولنسأل الذين يتحدثون عن تمويل ادارة القناة عن رأيهم في القنوات والمعمرات الدولية الاخرى ما رأى الرئيس ايزنهاور ومسترد دالاس في قناة بنما التي تسيطر عليها دولة واحدة سيطرة كاملة . ولا يغير من وضع هذه القناة من ناحية أهميتها للعالم أن يقول الرئيس ايزنهاور في اقتضاب « ان وضع قناة بنما مختلف » والامريكيون يعرفون قبل غيرهم ان السفن التي مرت خلال قناة بنما عام ١٩٥٢ مثلا تمثل ٣٣ دولة في العالم . وما رأى أمريكا وتركيا التي تقف ورامدا دائما في البسفور والبردينيل وهما تعرفان جيدا ان قرابة نصف الصادرات الروسية تمر منها ؟

واذا كانت القناة لابد أن تدول ادارتها لاهميتها للعالم كطريق للمواصلات فما رأى فى طرق المواصلات الاخرى وأمريكا تسيطر على الجزء الاكبر من نشاط الطيران التجارى فى العالم ؟

بل اذا تحدثنا عن الاشياء الاخرى ذات الاهمية الدولية فيمكننا أن نتطرق وندخل فى حسابنا كل شيء فى الوجود فى هذا العالم المتشابك المترابط الذى يعتمد بعضه على بعض فهل تدول ادارة كل الموارد والاشراف عليها والحقيقة التى يسجلها القرب دائما هى انكار كل هذه المبادئ - ففيم اذن الاصرار على قلب الوضع فى حالة قناة السويس ؟

هذه القناة ليست فى حقيقتها سوى استفلال لعوامل طبيعية مختلفة حيثنا بها الطبيعة كما حبت الولايات المتحدة بالتدول وغيره من الموارد الضخمة دون غيرها من الدول فاذا استفدنا من هذه العوامل الطبيعية بشق مجرى يفيد العالم فمن حقنا أن نستفيد من هذا المورد والا فما فضل الولايات المتحدة فيما حبتها به الطبيعة من ثروة ؟ وهل تقبل أن تدار هذه المنع عن طريق هيئة دولية لا تستهدف الربح ؟

ويبدو للباحث المنصف الذى يهتم بحرية الملاحة فى ذاتها ان النقطة الهامة هى أن يوفق بين استفلال مصر للمرفق ومصالح الدول التى تفيد منه ومن حسن الحظ ان المصلحتين يمكن أن تسيرا معا ، فمن مصلحة مصر ان تحسن القناة وتصونها وتضمن حرية الملاحة وسلامتها واستمرارها فهذا سوف يدر عليها ربحا متزايدا وعملة اجنبية هى فى اشد الحاجة اليها ومن مصلحة القرب أن يكون ذلك اذ يعتمد كثير من بترولهم الذى لابد له من أسواق خارجية على القناة لانتقاله الى هذه الاسواق - وليس فقط من مصلحة القرب والشرق - ثم ان هناك من الوسائل والضمانات ما يكفل للدول المستفيدة قيام مصر بمسئوليتها وتعاونها مع هذه الدول فى نطاق هيئة الامم المتحدة فى اتخاذ كل ما يلزم للوفاء

بواجباتها ومحاسبتها في نطاق الهيئات الدولية عند اللزوم
وأبصر دولة صغيرة لا يمكنها أن تتحدى الرأي العام الدولي وفي
غير الحق : والدول التي ترغب وتزبد اليوم إذا كانت تفعل ذلك
بحق من أجل الخوف على حرية الملاحة في القناة ولم يحدث بعد
ما يمكن أن تحاسب عليه مصر من ناحية حرية الملاحة هل يعجزها
إذا قصرت مصر يوما في مسئولياتها أن تحشد خشودها وتندب
بالويل والثبور وحينئذ بالحق .

والشركة السابقة كانت تعمل وهي تستهدف الربح وكثيرا
ما أهملت من ناحية مسئولياتها عن المجرى وتحسينه . الخ ومع
هذا لم تشك الدول التي تزجر اليوم ولم تهدد ولم تتوعد .
والهيئة الجديدة لم ترفع الرسوم التي كانت تجبها الشركة
السابقة فما البير في هذا الوعيد والتهديد ؟

إن الحقيقة التي ينبغي للعالم أن يعرفها هي أن اتفاقية عام
١٨٨٨ إنما جاءت بسبب خوف الدول الأخرى من تأثير وجود
انجلترا في مصر وسيطرتها عليها وإن انجلترا هي التي وقفت من
قبل في صلابة ضد تدويل الاشراف والحماية وإن انجلترا هي
التي خالفت اتفاقية ١٨٨٨ المرة بعد المرة منذ عقدها الى الامس
القريب وإنما كثيرا ما استعملت القناة للسيطرة على مصر كما
استعملت مصر للسيطرة على القناة وإن الشركة كثيرا ما تأمرت
خصوصا مع انجلترا واعتدت على حقوق مصر وسيادتها . بل إن
هذه الشركة لم تف بالتزاماتها نحو الملاحة الدولية سواء طبقا
لنظم الامتياز أو بتنفيذ برامج التحسين في مواعيدها فليست
الشركة أو الدول التي تسند لها هي التي تتحدث عن الثقة وعن
المهود والالتزامات وبصر الى جانب حقها الثابت في تأمين أي
مرفق من مرفقها - كان من واجبها وهي المسئولة أولا وأخيرا
عن المرفق تجاه العالم أن تؤممه وتضعه تحت اشرافها المباشر .
ونحن إذ نكشف الاستعمار القوي للعالم ينبغي أن نوضح له
أننا ونحن المسئولون قانونا وواقعا عن حرية الملاحة في القناة

لن نتردد في مقاومة كل محاولة للاعتداء علينا دفاعا عن حرية الملاحة في القناة ودفاعا عن أنفسنا فإذا حدث خلال هذه الدفاع المشروع ما يعطل الملاحة بالقناة أو ما يؤثر على القاعدة العسكرية في المنطقة فالمسئولية في ذلك تقع على الغرب المعتدي . ولعل الجميع أنه ليس من مصلحتنا ان تنسف القناة أو تغلق أو تعطل ولا يمكن لاحد أن يتصور كما يقول هانسون بالدون في النيويورك تيمز - ان تلحق مصر بنفسها ضررا ماحقا وإذا حدث ذلك فسوف يكون بالرغم منا بل اننا سوف تقاوم حدوثه بكل ما في مكنتنا من وسائل .

أما خشية الدول الغربية مما قد يحدث في البلاد العربية فقد أوضح مسئول كبير في سوريا الامر مؤكدا ان الحكومة ستقوم بحماية الانابيب فهذه مسئوليتها وان كان يرجو ان تتصرف دول الغرب بحكمة في مشكلة قناة السويس حتى لا تستفز الرأي العام بدرجة تصعب معها السيطرة عليه . وهذه مسائل خاصة أولا وأخيرا بالسلطات في هذه الدول الشقيقة وان كان يبدو انه لا يخشى على مصالح الغرب المشروعة ما دام يسلم بالامر الواقع فلا ينسى حق اصحاب البلد في نصيب معقول من ثروته .

ونحن بعد كل هذا نلفت نظر الرأي العام العالمي ان المسألة في حقيقتها اعتداء سافر على حق دولة صغيرة في أن تبني السياسة التي ترى فيها أحسن صوالحها ما دامت تعمل في حدود سيادتها ولا تعتدي على أحد ولعل الامر أوضح من أن يشرح لان الوقت في صف الحق والعدالة قد يتقدم بالعالم خطوات الى الامام ويوفر عليها كثيرا من العناء والبلاء والرجوع القهري - فالقضية قضية الدول الحرة جميعا بل هي قضية الانسانية . وليكن واضحا لدى الرأي العام العالمي اننا اذا كنا ننصرف في حذر وحكمة وكياسة وندعو الى المسألة والتعاون فان هذا لا يعنى اننا لا نتصرف كذلك في حزم واصرار تمسكا بحقوقنا المشروعة ومحافظة عليها .

ونحن اذ نسمع الرأى العام العالمى صوتنا فمن واجبنسا ان
نلتفت الى الامة العربية التى هى جزء منا •

ان الغرب يعادى جمال لا لتأميم قناة السويس فى ذاتها وانما
لانه رمز سياسة عربية أصيلة يمتقونها انهم يوجهون اليه
الهجوم ضيقا بما حدث وخوفا مما يأتى ورغبة فى القضاء على ما
كسب العرب واعادة عقرب الساعة الى الوراء •

وترى هل يصيح الغرب الى الحق ؟ أم تدفعه تناقضاته
الاستعمارية وطبيعته الطفيلية ومصالحة الرأسمالية الى التمسك
باستغلال الآخرين وتسخيرهم ابقاء على الوضع المشين مما لا
يتفق مع ما يدعيه « العالم الحر » من حرية ومساواة وانسانية ؟
هذا تساؤل نترك الاجابة عليه للزمن - أما نحن فلنسكن على
استعداد ويقظة واصرار ، ولنثبت ومن ورائنا الرأى العام العربى
بل العالمى - لنثبت للغرب أننا لها وأنا سنظل الى جانب الحق
ندافع دونه الى آخر قطرة من دماننا كما قال الرئيس جمال
عبد الناصر •

قناة السويس والمرات المائية الدولية

للكنور عادل عامر

ان الكلام على قناة السويس كممر مائي حيوى يدفع الجوء زائغما الى الكلام عن الممرات المائية والمضايق الاخرى لشبه الشبه ، بقوة ، التلازم بين الجميع . وقد كانت الممرات المائية سواء اكانت طبيعية أو صناعية دائما موضع منافسات الدول البحرية الكبرى ، وذلك لضمان حرية الملاحة بالنسبة لسفن تلك الدول عبر هذه المضايق والممرات .

وقد اثار المضايق مشاكل عديدة ومعقدة ، أهمها موضوع سيادة الدولة التى يقع الممر أو المضيّق فى حوزتها . كما اثار مسألة حق الدول فى المرور عبر تلك المضايق سواء اكان ذلك فى وقت السلم للسفن التجارية ، أم كان فى وقت الحرب للسفن الحربية ، لضمان تموين الجيوش المتحاربة .

ومن الضروري ان نذكر فى هذا المقام أن المضايق التى كانت توصل ما بين آسيا وأوروبا ، أو بمعنى آخر بين الدول الواقعة على ضفتى البحر الاسود والبحر الابيض المتوسط أصبحت فى وقت من الاوقات محور المسألة الشرقية ، فقد لعبت الدبلوماسية الاستعمارية فى القرن السابع عشر بمبادئ القانون الدولى فترة تجل لنفسها مبدأ معيناً وتارة أخرى تحريمه بعينه على غيرها ، دون مبالاة بتلك المبادئ فى حد ذاتها .

فمن ذلك انها اخذت تؤيد حق السيادة الإقليمية فى الدولة على المضايق ، وتجعل الاشراف الكامل عليها حقا خالصا للدولة . بوصفه عملا من مميم أعمال السيادة ، ثم تعود أحيانا أخرى فتذكر

لهذه المبادئ ، وتزعم أن تنظيم الممر عبر القناة يجب أن يتم بواسطة الدول الاستعمارية الكبرى ، وذلك تمشيا مع مصالحها التجارية والاقتصادية وأطماعها السياسية في ذلك الوقت ، متجاهلة ما سبق أن قرره من حق السيادة الإقليمية للدولة على مضائقها .

ومما يعزز صدق هذا ما سجله التاريخ على انجلترا نفسها ، فهي التي تحمست لمبدأ السيادة الإقليمية ، وحق الدولة في الاشراف على ما يقع في حوزتها من ممرات ومضائق مائية ، فقد كانت انجلترا منفردة بحكم مصر لا يشاركها فيها سواها ، ولم تقبل حينئذ أى نوع من أنواع الاشراف الدولى ، الذى بمقتضاه تصان مصالح الدول ذات الصلة بالملاحة في القناة ، وليس أدل على ذلك من أنه عندما اجتمعت اللجنة الدولية في باريس عام ١٨٨٥ . وقدم المندوب الفرنسى اقتراحا خاصا بإنشاء لجنة للمراقبة لضمان حرية المرور بالقناة ، وعلق مندوب آخر على أن ذلك لا يتناقى مع حقوق السيادة التى هي للسلطان لان اللجنة المقترحة ستعاون الحكومة المصرية وستكون رياستها لمندوب تركيا الا أن مندوب بريطانيا لم يسكت على ذلك ولم يلبث أن قال أن حكومته تعارض فكرة لجنة المراقبة على حرية الملاحة وترى أن يكون تفويض هذا الامر لحكومة الاقليم ، بل لقد عزز قوله هذا زميل له بقوله ان الموافقة على الاقتراح الفرنسى يترتب عليه ايجاد سلطة ثالثة على شواطئ القناة بجانب الحكومة المصرية والشركة وانه لا داعى لتعديل النظام القائم الان بعد أن أثبتت التجارب كفايته بعد افتتاح القناة .

كما أنها بعد أن وقعت اتفاقية ١٨٨٨ التى تعد بمثابة دستور الملاحة فى القناة فانها لم تراع حرية الملاحة ولم تأبه بمصالح بقية الدول واستبدت بالامر فيها فخرقت بذلك أحكام الاتفاقية وأغلقت القناة فى وجه السفن المعادية خلال الحربين الاولى والثانية محتجة فى ذلك - كما جاء فى مجلة قانونية معروفة باسم لو تايمز -

في عددها الصادر بتاريخ ٢٧ يوليو سنة ١٩٣٥ اذ قالت « انسه بالنسبة لقناة السويس فان انجلترا لا تزال الدولة الحامية ، وان حرية الملاحة ذات أهمية قصوى للدول المحاربة وانه اذا ما أعلنت إحدى الدول الحرب على دولة أخرى فانه لا يجوز لها أن تحتج اذا ما أغلقت الدولة الحامية القناة في وجهها ولا سيما ان معظم دول العالم قد وقعت اتفاقية نبذ الحرب المعروفة باسم اتفاقية بريان - كيلوج وختمت المجلة مقالها بقولها « ان على الدولة التي تطالب باحترام اتفاقيات أن تحترم التزاماتها الدولية » . واذا ما اجتمعت عصبة الامم في دورة استثنائية لمنع الحرب فاننا نقترح أن تعطى لانجلترا - وهي الدولة الحامية - توكيلا منها يسمح لها بإفلق قناة السويس في وجه السفن المحاربة وفي وجه القوات المسلحة ، ولما قررت مصر أخذا بهذه المبادئ التي تشيبت لها انجلترا من قبل ، وتزعمت الدعوة اليها عندما كانت مصر في قبضتها فحسب عادت انجلترا فداست تلك المبادئ، وراحت تنادي بنقيضها ألا وهو الاشراف الدولي على ادارة هذا المرفق » .

وليست هذه أول سابقة لانجلترا تنتكر فيها للمبادئ التي تقرها حيناً ، وتضرب بها عرض الحائط تارة أخرى ، بل ان الامثلة على ذلك كثيرة ومتعددة ، فقد عارض لورد سالسبوري في مؤتمر برلين للماركيز « دي لاندزون » الذي كان ينادي بضرورة تنظيم المرور عبر المضائق التركية ، بالاتفاق بين الدول الاستعمارية الكبرى ، في حين أن انجلترا بعد أن انتصرت في الحرب العالمية الاولى ، وبعد أن أقفلت المضائق التركية في وجهها عادت فطالبت بإنشاء هيئة دولية سميت بهيئة المرات ، تشبه هيئة الدانوب الدولية التي أنشئت عام ١٨٥٦ ، وخولت تلك اللجنة سلطات واسعة تكاد تكون مطلقة ، غير أن انجلترا لم يدر يخلعها حينذاك أن الاحداث سوف تتمخض عن حركة مصطفى كمال ، كما تتمخضت الاحداث عن الثورة المصرية التحريرية ، ففي عهد مصطفى كمال أبرمت معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ ، التي

تضمنت فيما تضمنت ، تحرير مضيق الدردنيل من ذلك الاشراف
الدولى وأعادته الى حظيرة السيادة الإقليمية التركية ، حتى غدا النظام
المتبع فى هذا المضيق الدولى ، هو أنه فى حالة السلم تكون الحرية
مطلقة لجميع السفن التجارية مكفولة ، وفى حالة دخول تركيا
طرفا فى حرب تسترد حقها فى تحصين المضائق والدفاع عنها ،
والاشراف التام على أمر الملاحة فيها ، وسلامة مركزها العسكرى ،
على أن تكون تلك المنطقة مجردة عسكريا تجريدا تاما فى نظير
أن تضمن الدول الواقعة على اتفاقية لوزان خصوصا الدول الكبرى
منها ، سلامة هذه المضائق من كل اعتداء ، وأن تقوم لجنة دولية
فى استانبول مهمتها التأكد من سلامة حرية الملاحة وضمان تنفيذ
أحكام المعاهدة ، غير أن تركيا رأت أن الأحكام الخاصة بالمضائق
فى معاهدة لوزان فى غير صالحها وأخفت تسعى للتخلص منها
حتى انتهت جهودها عام ١٩٣٦ بعقد معاهدة مونترية التى أعادت
حرية المرور التامة لجميع السفن التجارية والحربية على السواء
فى وقتى السلم والحرب على ألا يتعدى قوة الاسطول الذى يمر
بالمضيق ، قوة أقوى أسطول لاحدى الدول الواقعة على البحر
الاسود .

هذا وقد أعطيت تركيا الحق فى تحصين بعض المناطق الواقعة
على ضفاف المضائق الامر الذى لم تتوان فى تنفيذه .
فقامت بانشاء التحصينات العسكرية للدفاع وورثت تركيا
بعد ذلك بمقتضى هذه الاتفاقية اختصاصات اللجنة الدولية التى
سبق انشاؤها بمعاهدة لوزان .

وتابى الامثلة الا أن تتكرر وتسوالى ، ذلك أن قناة باناما التى
توصل هى الاخرى بين المحيطات كانت موضع مناقشات
ومؤامرات بين الدول البحرية الكبرى ولا سيما بين الولايات
المتحدة وبريطانيا الى أن اشترت الاولى الاراضى المجاورة والمحيط
بهذه القناة ، حتى تضمن السيطرة على تلك المنطقة الحيوية ، غير
أنه بالرغم من ذلك ، وبالرغم من شراء الولايات المتحدة لتلك

المنطقة فان الوضع القانونى لمنطقة قناة باناما لم يتغير اذ ان الولايات المتحدة التى تدير بمفردها هذه القناة ، لا تتمتع بحق السيادة على تلك المنطقة ، التى ما برحت فى حوزة جمهورية باناما ، وليس لها الا أن تزاوّل أعمال السيادة على هذه المنطقة نيابة عن جمهورية باناما بموجب المعاهدة الدولية ، الا أنه من الجدير بالذكر أن تقرر أن للولايات المتحدة التى تعتبر البولة المحافظة على حياد هذه القناة ، حيادا بنى على نسق حياد قناة السويس ، وقرر طبقا للمادة السادسة من معاهدة هاى فاريللا ، أن تقيسم تحصينات وتحشد الجيوش فى تلك المنطقة لضمان حرية الملاحة وحياد المنطقة الاستراتيجية الحيوية ، كما سبق أن قررنا من أنها تزاوّل تلك الحقوق نيابة عن جمهورية باناما فى استعمال حقوق ومقتضيات السيادة الإقليمية على هذه المنطقة ، وليس لأمريكا أى حق أصيل غير تلك النيابة .

أما منطقة جبل طارق فقد تهادى الاستعمار بعد أن حاك المؤامرات فاستطاع الاستيلاء على منطقة جبل طارق الواقعة جنوب اسبانيا ، وأنشأ التحصينات القوية فيها ، فى حين انه قد استطاع الاستيلاء والتحكم على المنطقة كلها وذلك بتدويل منطقة طنجة ، وجعلها منطقة حرة ومحايدة ، وطلبة من أى سيطرة أخرى اللهم الا السيطرة البريطانية ، وبذلك استطاعت بريطانيا التحكم التام فى منطقة البحر الابيض المتوسط .

أما بالنسبة لمنطقة طنجة التى أصبحت حرة بموجب اتفاقية سنة ١٩٢٣ فان سيادة سلطان مراكش عليها قائمة شرعا وقانونا ، وان السلطة التى تباشر مظاهر السيادة أى أعمال الحكم والادارة وضمان الامن العام ، انما تباشر تلك الاعمال نيابة عن صاحب الحق الاصيل فيها وهو سلطان مراكش ، وتمارسها وفقا للمادة الثانية من معاهدة الحماية المعقودة سنة ١٩١٢ ، والمادة السابعة من الاتفاقية الفرنسية - الاسبانية الخاصة بمراكش المبرمة فى نفس السنة .

ويتضح من كل هذا أمران :

الاول : ان المضائق سواء أكانت طبيعية أو صناعية ، كانت دائما أبدا كما سبق أن نوهنا بذلك موضع مؤامرات وتنافس الدول البحرية الكبرى ولا سيما بريطانيا ، وكانت تلك الدول تسعى دائما أبدا الى احتلالها ، أو فرض سيطرتها عليها بأى شكل من الأشكال ، فاذا تعثرت فى ذلك أو طاش سهمها ، سمعت الى تدويلها وفرض الاشراف الدولى عليها ، أو بمعنى أدق فرض الاستعمار الجماعى عليها بعد أن خابت فى فرض الاستعمار الفردى .

غير ان التطور التاريخى أظهر انه عندما بدت أهمية مضيق معين من الناحية الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية ، فقدت الدولة صاحبة السيادة على هذا المضيق ، انفرادها بالاشراف عليه ، وذلك بسبب تكالب الدول الاستعمارية للسيطرة عليه ومحاولتها الجامعة فى الاستيلاء على هذا المضيق أو تدويله على الأقل ان فشلت فى ذلك ، ثم لا يلبث الاشراف الدولى أن يتبدد عندما تشعر الدولة بحقها الخالص بالانفراد بالاشراف على ذلك المضيق ، فيعود هذا المضيق الى حوزة السيادة الإقليمية للدولة ، والامثلة على ذلك كثيرة ومتعددة فقد كان مضيق الدردنيل كما قلنا موضع منافسات ومؤامرات عديدة من جانب الدول البحرية فى فجر العهد الملاحى ، الى أن أصبحت تلك المسألة من أهم المشاكل التى كانت تدور حولها السياسة الاستعمارية منذ القرن السابع عشر الى عهدنا هذا ، ولما شعرت تركيا بخطر هذا المضيق ومدى ما يسببه الاشراف عليه من انتقاص سيادتها ، عادت وطالبت بالانفراد بالاشراف على هذا المضيق واسترداد حقوقها عليه ، وقد نجحت عملا عام ١٩٣٦ بأبرامها اتفاقية مونترية المعروفة .

وكذلك كان شأن قناة السويس المصرية فانه حتى قبل حفرها بادر عميد من عملاء السياسة البريطانية آنذاك ألا

وهو بالمرستون اذ قال انه « اذا تم حفر هذه القناة فان انجلترا ستضططر عاجلا أو آجلا ضم مصر اليها » . . . الامر الذى اکتوت مصر بناره فعلا سبعين عاما .

بل أكثر من ذلك فان الفكرة الاستعمارية كانت كامنة في قرارة نفس دى ليسبس ذاته وفقا لما جاء في كتاب شارل رو الذى قال فيه أن فردنان دى ليسبس قد تأثر تأثرا عميقا من قرار التحكيم الذى أصدره نابوليون الثالث واضطرت الشركة نزولا عليه الى رد معظم الاراضى التى كانت في حوزتها والتى كان يحلم فردنان دى ليسبس بتحويلها تدريجيا الى مستعمرة فرنسية داخل الاراضى المصرية .

ثم تطور الزمن واستشعرت مصر مدى تجرئة سيادتها بترك جزء من أراضيتها تحت سيطرة أجنبية، مما دفعها الى أن تعمل جاهدة على استرداد هذا الجزء وبالفعل عاد الى حظيرة السيادة المصرية يوم ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ وبذلك اكتملت حلقات التطور التاريخى بالنسبة لهذه القناة التى ستظل مصرية ما دام فى أبناء مصر من يزود عنها ويدفع عنها أطماع المستعمرين .

وهذا ان دل على شيء فانما يدل على أن الاشراف الدولى أمر عارض وغير طبيعى يتنافى والاضاع الشرعية السليمة لمركز هذه المضائق ، ويقضى على السيادة الاقليمية للدولة ، وتبقى الحقيقة الخالدة والاصل الثابت وهو حق الدولة المطلق فى السيطرة على اقليمها والا انتقصت سيادتها .

الامر الثانى : ان سيادة الدولة الاقليمية على أرضها المجاورة للمضيق ، سيادة لا تتجزأ ولا تزول بمقتضى الاشراف الدولى ، سواء أكان ذلك برضاها كما هو الوضع الطبيعى أو كان ذلك رغما عن ارادتها ، كما كان الحال بالنسبة لقناة السويس عندما كانت جيوش الاحتلال تقوم فى ربوعها .

وليس أدل على ذلك من أن تركيا ، صاحبة السيادة الاقليمية على مضيق طبيعى هو مضيق الدردنيل ، قد أبت أن تشرف عليه

لجنة دولية ، إذ اعتبرت أن ذلك الإشراف ما هو الا انتقاص
لسيادتها وحد من حقوقها الشرعية على اقليمها ، مما حدا بها الى
السعي الحثيث لالغاء هذه اللجنة ، وبالفعل نجحت في ذلك
بابرام اتفاقية مونترية سنة ١٩٣٦ التي ورثتها اختصاصات اللجنة
الدولية التي كانت قد أقرتها معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ .

أما بالنسبة لقناة السويس فقد كانت هي الأخرى بحكم
موقعها الجغرافي ، ومرورها في أرض كلها مصرية ، تعتبر جزءا
لا يتجزأ من الاقليم المصري ، وتقع بالتالي في نطاق سيادة مصر
الإقليمية على الرغم مما قد يغشى البصر بسبب وجود لجنة دولية
كان المفروض أن تكون مهمتها مجرد التأكد من تنفيذ وضمن حرية
الملاحة ، فبالرغم من هذا الاختصاص الضيق المحدود ، تنكرت لها
انجلترا ووادتها في مهدها ، قبل أن ترى النور فلم يقدر لها أن
تجتمع ولو مرة واحدة كما تقضى أحكام اتفاقية ١٨٨٨ .

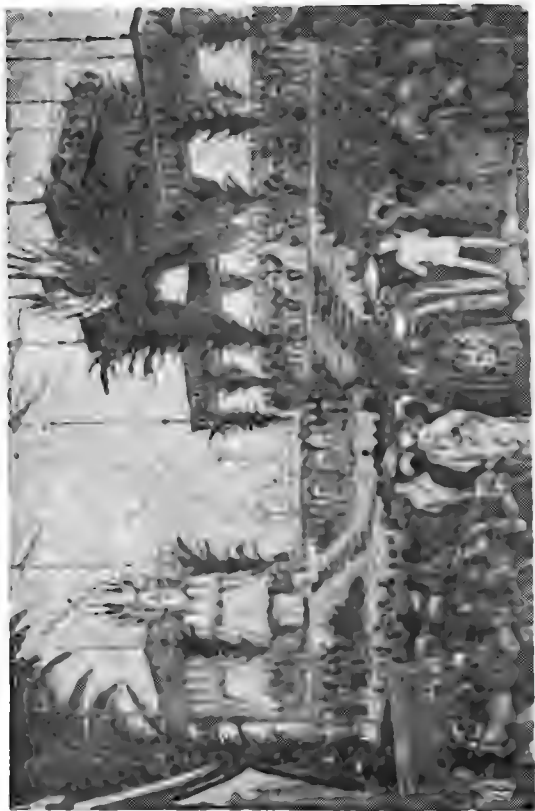
واحتجت انجلترا على ذلك بأن وجود سلطة ثالثة بجانب
الحكومة المصرية وشركة القناة يتنافى ولازمات السيادة المصرية ،
وبذلك رفضت أى نوع من أنواع الرقابة الدولية التي سوف تنقص
من مركز بريطانيا في مصر لصالح الدول الأخرى .

ومن القواعد العامة المعروفة في القانون الدولي ان الدولة صاحبة
المضيق ، لها الحق في منع مرور السفن المعادية لها ، بل ان
اتفاقية مونترية سنة ١٩٣٦ ، أعطت لتركيا أكثر من هذا الحق ،
فخولتها تحت رقابة عصبة الأمم حق منع مرور سفن بعض الدول
قبل أن تقف موقف العداء فيها اذا ما رأت نفسها مهددة
بخطر الحرب .

واذا كان هذا هو الحال بالنسبة للمضايق الطبيعية ، وجب
أن يطبق ذلك من باب أولى على المضائق والقنوات والمرات التي
صنعتها يد البشر باذن من الدولة صاحبة السيادة الإقليمية .
وبالرغم من كل هذا فان مصر لم ترد أن تتمسك بشئ من ذلك
بل انها ألزمت نفسها باحترام اتفاقية ١٨٨٨ بضمان حرية الملاحة
في القناة .

الاتفاقية والمعاهدات

والبيان السلافي



حفل قناة السويس الذي أقيم فيه أموال المصريين

فرمان الامتياز الاول

المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

مادة ١

يؤسس المسيو فرديناند دلسيس شركة تعهد اليه بإدارتها
تسمى « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » لشق برزخ
السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء واعداد
مدخلين كافيين أحدهما على البحر الابيض المتوسط والاخر على
البحر الاحمر وبناء مرفأ أو مرفأين .

مادة ٢

يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ، ويختار ما أمكن
من بين أكبر المساهمين في الشركة .

مادة ٣

مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتدىء من التاريخ الذى
تفتتح فيه قناة البحرين .

مادة ٤

تجرى الاعمال على نفقة الشركة وحدها . وتمنح بدون مقابل
جميع ما يلزمها من الاراضى التى ليست ملكا للأفراد . ولا تكون
التحصينات التى ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة .

مادة ٥

تجيب الحكومة سنويا من الشركة ١٥ / ٠ من صافى الارباح
المستخلصة من ميزانية الشركة ، عدا الفوائد والحصص الخاصة

بالاسهم التي تحتفظ الحكومة بحق الاكتتاب فيها لدى اصدارها
وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الاعمال أو لقيام الشركة
بمهمتها • ويوزع الباقي من صافي الارباح على الوجه الاتي :

٠ / ٠ ٧٥ • للشركة •

٠ / ٠ ١٠ • للاعضاء المؤسسين •

مادة ٦

يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين
الشركة وخبديوى مصر ، ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون
التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجوز مطلقا اشتراط
امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها •

مادة ٧

اذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وممر البرزخ
بانشاء طريق صالح للملاحة أو اذا سلكت القناة البحرية طريقا
متمرجا يرويه ماء النيل تنسازلت الحكومة المصرية للشركة عن
الاراضى الداخلة فى الاملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بربها
وزراعتها على نفقتها او باشرافها •

وتنتفع الشركة بالاراضى المذكورة مع اعفائها من الضرائب
عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة • وتدفع ضريبة العشر
للحكومة المصرية فى مدة ال ٨٩ سنة الباقية لانقضاء مدة الامتياز،
وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الانتفاع بالاراضى المذكورة الا
اذا دفعت للحكومة ضريبة تعادل ما هو مفروض على الاراضى
المائلة لها •

مادة ٨

تلافيا لكل صعوبة تتصل بالاراضى التى ستتنازل عنها
الحكومة للشركة صاحبة الامتياز يضع المسيو لينان بك المهندس

من قبلنا لدى الشركة رسماً يبين الاراضى الممنوحة سواء لانشاء القناة البحرية وقناة التغذية المتفرعة من النيل ومؤسساتهما أو للاستغلال الزراعى وفقاً لاحكام المادة ٧ •

هذا ومن المتفق عليه أن كل مضاربة تتعلق بالاراضى الداخلة فى الاملاك العامة التى ستمنح للشركة محظورة من الان وأن الاراضى التى كانت تخص الافراد وطلبت منها فى المستقبل سقيها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقة الشركة يدفعون اتاوة قدرها ٠٠٠ عن كل فدان مزروع (أو اتاوة تحدد بالاتفاق الودى بين الحكومة المصرية والشركة) •

مادة ٩

وأخيراً تمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لاعمال القناة والمباني التابعة لها مع اعفائها من الرسوم ، كما أنها تنتفع بهذا الاعفاء فيما يتعلق بالالات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها •

مادة ١٠

عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ ، وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها وتؤول اليها ملكيتها الكاملة • ويحدد مقدار التعويض الذى يمنح الى الشركة فى مقابل تنازلها عن المهمات والاشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم •

مادة ١١

يعرض نظام الشركة علينا فيما بعد بواسطة مديرها ويجب أن يحوز موافقتنا • ولا بد من اقرارنا مقدماً أى تعديل قد يدخل عليه فى المستقبل • ويجب أن يذكر نظام الشركة اسماًء المؤسسين على أن تحتفظ بحق اعتماد قائمتهم • وتستضمن هذه

القائمة أسماء الاشخاص الذين سبق أن اشتركوا في تنفيذ مشروع قناة السويس الكبير سواء بأعمالهم أو بأبحاثهم أو بجهودهم أو بأموالهم •

مادة ١٢

وفي الختام فتسهيلا للعمل بهذا الترخيص واستغلاله نعد الشركة بمساعدتنا الطبية الخالصة بتعزيد جميع الموظفين في القطر المصرى لها •

القاهرة فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

فرمان الامتياز الثانى

شروط انشاء واستغلال قناة السويس البحرية الكبيرة وملحقاتها

(٥ يناير سنة ١٨٥٦)

الباب الاول

الالتزامات

مادة ١

على الشركة التى أسسها المسيو فرديناند دلسيس وفقا للفرمان الصادر منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ أن تقوم على نفقتها ومستوليبتها بجميع ما يلزم من الاشغال وأعمال البناء لانشاء :

(١) قناة صالحة للملاحة البحرية الكبرى بين السويس على البحر الاحمر وخليج الطينة (بور سعيد) على البحر الابيض المتوسط .

(٢) قناة للرعى صالحة للملاحة النهرية فى النيل تصل هذا النهر بالقناة البحرية المذكورة .

(٣) فرعين للرعى والشرب مستقيمين من القناة الاخيرة لجلب المياه الى السويس والطينة

وتجرى الاعمال بحيث تنهى فى ميعاد ست سنوات الا اذا طرأت موانع واسباب تأخير ناشئة عن قوة القاهرة .

مادة ٢

للشركة الحق في أن تنفذ بذاتها وعلى النظام « الريجي » الأعمال المكلفة بها ، أو أن تعهد بها الى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة ويجب في جميع الاحوال أن يكون على الاقل أربعة أخماس العمال المستخدمين في هذه الاعمال من المصريين .

مادة ٣

توفر القناة المعدة للملاحة البحرية الكبرى بالعمق والاتساع المقررين في برنامج اللجنة العلمية الدولية .

وتبتدى القناة من ميناء السويس ذاتها وفقا لهذا البرنامج وتجتاز الحوض المعروف باسم البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهى الى البحر الابيض المتوسط في نقطة من خليج الطينة تحدها المشروعات النهائية التى سيضعها مهندسو الشركة .

مادة ٤

تبتدى قناة الري المعدة للملاحة النهرية وفقا لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير في وادى الطميلات (أرض جسان قديما) وتنتهى الى القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح .

مادة ٥

تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها فى بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة الى السويس وفرع آخر الى الطينة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى

مادة ٦

تحول بحيرة التمساح الى مرفأ داخلى صالح لدخوله اكبر البواخر حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك عند الاقتضاء :

(١) بناء مرفأ تأوى اليه السفن عند مدخل القناة البحرية
فى خليج الطينة •

(٢) تحسين مرفأ وبوغاز السويس بحيث تأوى اليها السفن
كذلك •

مادة ٧

توالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافىء
التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها •

مادة ٨

لمن يرغب من ملاك الاراضى الواقعة على ضفاف الاقنيسة التى
تنشئها الشركة فى رى أرضه بالمياه المستمدة من هذه الاقنية أن
يحصل على هذا الامتياز فى مقابل دفعه تعويضا أو اتاوة تحدد
قيمتها وفقا للشروط المبينة بعد فى المادة ١٧ •

مادة ٩

نحتفظ بحق انتداب منسوب خاص فى مركز ادارة الشركة
يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية
ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا فرمان •

وعلى الشركة اذا كان مركز ادارتها خارج القطر المصرى أن
تعين وكيلأ أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزودا بكافة السلطات
اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا •

الباب الثانى

الامتياز

مادة ١٠

لانشاء الاقنية وملحقاتها المشار اليها فى المواد السابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو اتاوة بما قد يلزمها من الاراضى غير المملوكة للأفراد .

كذلك تخول الشركة حق الانتفاع بجميع ما تقوم الشركة بريه وزرعه على نفقتها من الاراضى التى لا تزال بورا حتى اليوم وليست ملكا للأفراد - وذلك مع التحفظات الآتية :

(١) تعفى الاراضى الداخلة فى هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة لعشر سنوات فقط ابتداء من تاريخ استغلالها .

(٢) بعد انتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الاراضى طيلة الباقي من مدة الامتياز خاضعة للالتزامات والضرائب التى تخضع لها فى الظروف نفسها سائر اراضى القطر المصرى .

(٣) يمكن للشركة فيما بعد اما بنفسها واما بالمستحقين عنها موالاة الانتفاع بهذه الاراضى واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها وذلك فى مقابل توفية الحكومة المصرية الضرائب المفروضة على الاراضى المائلة لها .

مادة ١١

يرجع الى الرسوم الملحقه بهذا فى تعيين مساحة الاراضى الممنوحة للشركة وحدودها طبقا للفقرتين ١ و ٢ من المادة العاشرة السابقة والاراضى الممنوحة لانشاء الاقنية وملحقاتها مع اعفائها من الضريبة والاتاوة وفقا للفقرة الاولى قد صيغت فى الرسوم

المذكورة باللون الاسود ، أما الاراضى الممنوعة للزراعة على أن يدفع عنها بعض الرسوم وفقا للفقرة الثانية فقد صبغت باللون الازرق •

تعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لفرماننا الصادر فى الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ألف وثمانمائة وأربع وخمسين تنشىء للأفراد قبل الشركة اما حقا فى المطالبة بتعويض لم يكن قائما اذ ذاك على الاراضى واما حقا فى المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذى كان يجوز لهم المطالبة به فى ذلك الحين •

مادة ١٢

تقوم الحكومة المصرية عند الاقتضاء بتسليم الاراضى التى يملكها الافراد وتلزم الشركة حيازتها لتنفيذ الاعمال واستغلال الامتياز على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها •
تسوى التعويضات عن الاستيلاء المؤقت أو نزع الملكية النهائى تسوية ودية على قدر الامكان • وفى حالة الاختلاف تحدد التعويضات هيئة تحكيم تباشر عملها باجراءات مختصرة وتؤلف من :

- (١) محكم يختاره الشركة •
 - (٢) محكم يختاره أصحاب الشأن •
 - (٣) محكم ثالث ومعين منا •
- وتكون قرارات هذه الهيئة التحكيمية نافذة فورا وغير قابلة للاستئناف •

مادة ١٣

تمنع الحكومة المصرية الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز الحق فى أن تستخرج من الناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لاعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشآت والىابنى التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض •

وتعفى الشركة فوق ذلك من جميع الرسوم الجمركية ورسوم
الدخولية وغيرها على الآلات والمواد التي تستوردها الشركة من
الخارج صـد! لحاجة أقسامها مدة الانشاء أو الاستغلال .

مادة ١٤

نعلن رسميا باسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى
من السويس الى الطينة والمرافىء التابعة لها مفتوحة على الدوام
بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر الى آخر
دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الاشخاص أو الجنسيات في
مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الانظمة التي تفرضها الشركة
العالمية صاحبة الامتياز فيما يتعلق باستخدام القناة المذكورة
وملحقاتها وذلك بشرط اقرار الباب العالى ما تقدم .

مادة ١٥

يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة
العالمية صاحبة الامتياز فى أى حال من الاحوال أن تمنح سفينة
أو شركة أو فرد أية فائدة أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن
أو الشركات أو الافراد فى نفس الاحوال .

مادة ١٦

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدىء من انجاز
الاعمال وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى .
تستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة على القناة
البحرية التى أنشأتها الشركة على أن تسلم فى هذه الحالة جميع
الآلات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية
الشركة قيمتها محددة وديا أو بواسطة خبراء .
على أنه اذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدة متتالية كل منها
تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشروط عليه لصالح الحكومة
المصرية فى المادة الثامنة عشرة المذكورة بعد الى عشرين فى المائة
للمدة الثانية ، وخمسة وعشرين فى المائة لكل مدة دون أن يتجاوز

هذا الاستقطاع بحال من الاحوال خمسة وثلاثين في المائة من صافى ارباح المشروع .

مادة ١٧

تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي تتكلفتها بمقتضى هذا الفرمان ترخص لها من الان وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالامتياز وهي المدة المبينة في الفقرة الاولى والثالثة من المادة السابقة في أن تفرض وتتقاضى عن المرور في الاقنية والمرافىء التابعة لها رسوماً للملاحة والارشاد والقطر والسحب والرسو وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها في كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

(١) تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة .

(٢) تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعنىها الامر وفي مرافئها التجارية الرئيسية .
(٣) لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين . ويجوز للشركة أيضاً أن تتقاضى عما تمنحه للأفراد من الحق في استمداد المياه بموجب المادة الثامنة المتقدم ذكرها رسوماً متناسبة مع قدر المياه المستهلكة ومساحة الأرض المروية وذلك وفقاً لتعريفات تضعها .

مادة ١٨

على أنه نظراً للاراضي المتنازل عنها والامتيازات الاخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الارباح السنوية التي تجدها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين .

مادة ١٩

يجب أن تعتمد منا قائمة الاعضاء المؤسسين الذين اشتركوا بأعمالهم وبحوثهم وأموالهم في تحقيق المشروع قبل تأسيس الشركة .

وبعد استقطاع الحصة المتفق عليها لصالح الحكومة المصرية طبقا للمادة ١٨ المتقدم ذكرها يخصص جزء من صافى أرباح المشروع السنوية قدره ١٠ فى المائة للاعضاء المؤسسين أو لورثتهم أو لمن يحل محلهم فى حقهم .

مادة ٢٠

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الاعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند دلسبس الشركة ويديرها بوصفه أول مؤسس لها وذلك لعشر سنوات تجرى فى اليوم الذى تبدأ فيه مدة التمتع بالامتياز وقدرها تسع وتسعون سنة وفقا للمادة ١٦ .

مادة ٢١

ونقر نظام الشركة المؤسسة باسم « الشركة العالمية لقنساء السويس البحرية » ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصا فى تأسيس الشركة فى شكل الشركات ابتداء من اليوم الذى يكتب فيه برأس مالها اجمع .

مادة ٢٢

واظهارا لاهتمامنا بنجاح المشروع نعد الشركة بتعزيد الحكومة المصرية لها تعزيدا خالصا ، ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع الموظفين والموردين والعمال التابعين لاقسام مصالحنا على امدادها بالمساعدة وحمايتها فى كل فرصة سانحة .

ونضع مهتمينا لينان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بادارة وتسيير الاعمال التى تآمر بها ، ويكون لهما الاشراف الاعلى على العمال وعليهما تنفيذنا للوائح الخاصة بمباشرة الاعمال .

مادة ٢٣

تلقى جميع احكام الفرمان الصادر منا فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها من الاحكام التى تتعارض مع شروط الامتياز هذه ، وتعتبر وحدها نافذة فيما يختص بالامتياز الذى تتعلق به .

اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦

التي تحدد الشروط النهائية التي صدق عليها الباب العالي

مادة ١

يلغى جميع ما جاء باللائحة الصادرة في ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ الخاصة باستخدام الفلاحين في أعمال قناة السويس وبالتالي لا يقام أى اعتبار لاحكام المادة الثانية من عقد الامتياز الصادر في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، ونصها كالآتى : " ويجب فى جميع الاحوال أن يكون على الاقل أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الاعمال من المصريين " .

وتدفع الحكومة المصرية للشركة ٢٨ مليون فرنك تعويضا عن الفائده لائحة ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ والمزايا التي تضمنتها .

ومن الان فصاعدا تستخدم الشركة العمال اللازمين لاعمال المشروع وفقا لشروط القانون العام دون اختصاصها فى ذلك بامتياز أو قيود .

مادة ٢

تتنازل الشركة عن الانتفاع باحكام المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالتزام الصادر فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والمواد ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وقد تحللت باتفاق الطرفين مساحة الاراضى القابلة للرئ المتنازل عنها للشركة بموجب العقدين المذكورين الصادرين فى سنتى ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ والتي ردت للحكومة بمقدار ٦٣ ألف هكتار يستنزل منها ٢ آلاف

هكتار تدخل ضمن الاماكن المخصصة لمقتضيات استغلال القناة البحرية .

مادة ٣

بما أن المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالتزام الصادر في سنة ١٨٥٤ والمواد ١٠ ، ١١ ، ١٢ من العقد الصادر في سنة ١٨٥٦ قد ألغيت وفقا لما جاء بالمادة ٢ فإن التعويض المستحق للشركة قبل الحكومة عن رد هذه الاراضى يبلغ ٣٠ مليون فرنك باعتبار ثمن الهكتار ٥٠٠ فرنك .

مادة ٤

بما أنه يلزم تحديد مساحة الاراضى اللازمة لانشاء القنناة البحرية واستغلالها بشروط تضمن نجاح المشروع ، وبما أن المساحة يجب ألا تقتصر على القدر الذى تشغله القناة فعلا وعلى الطرق المخصصة لسحب السفن وعلى الشقة المحتفظ بها فيما وراء هذه الطرق . وبما أن الوفاء بحاجة الاستغلال على اكمل وجه يستلزم تمكين الشركة من أن تنشئ على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورش وموانئ حيثما تتحقق فائدتها . وأن تقيم أخيرا المساكن للحراس والملاحطين والعمال المكلفين بأعمال الصيانة ولجميع مستخلى الادارة .

وبما أنه من المناسب أيضا أن تلحق بالمساكن المذكورة اراضى تنشأ فيها بساتين وتمون الى حد ما اماكن محرومة تماما من المنتجات الزراعية ، وأخيرا بما أنه لا مندوحة للشركة من أن تستطيع التصرف فى اراضى كافية لزرعها وتنشئ فيها أعمالا كفيفة بصيانة القناة البحرية وصيانتها من تراكم الرمال دون أن تمنع شيئا أكثر من القدر الوافى اللازم للقيام بمختلف الاعمال السابق بيانها . وبما أنه لا يسوغ للشركة أن تدعى فى الحصول على مساحات من الاراضى أيا كانت قصد المضاربة عليها سواء بتخصيصها للزراعة أو باقامة المباني عليها أو بيعها للغير عند زيادة عدد السكان .

لذلك التزم الطرفان المتعاقدان هذه الاعتبارات في تحديد الاراضى الواقعة على مجرى القناة البحرية والتي يكون الانتفاع بها طول مدة الامتياز لازما لانشاء القناة واستغلالها وصيانتها . وفقا لما تم تحريره وتوقيعه وتقريره من الرسومات المرفقة بهذا الاتفاق للفرض المتقدم .

مادة ٥

ترد الشركة للحكومة المصرية الجزء الثانى من قناة المياه العذبة الواقع بين الوادى والاسماعيلية والسويس ، كما ردت لها بموجب اتفاق ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ الجزء الاول من القناة المذكورة الواقع بين القاهرة وتفتيش الوادى . ورد الجزء الثانى من هذه القناة مرهون بالشروط الاتى بيانها :

١ - على الشركة انجاز الاعمال الباقية لتكون قناة الوادى - الاسماعيلية - السويس بالمقاييس المتفق عليها وصالحه لتسليمها .

٢ - وتسلم الحكومة المصرية قناة المياه العذبة والمنشآت الفنية والاراضى التابعة لها حالما تقدر الشركة أن فى امكانها تسليم القناة بالشروط المتقدم ذكرها ويترتب على هذا التسليم تسلم من جانب الحكومة المصرية ويتم فى مواجهة مهندس الحكومة والشركة ويثبت بمحضر يوضح بالتفصيل المواضع التى تخالف فيها حالة القنال ما كان يجب أن تستوفيه من الشروط .

٣ - تكلف الحكومة المصرية ابتداء من تاريخ التسليم صيانة القناة المذكورة أى :

١ - القيام فى الميعاد المناسب بكافة أعمال الغرس والزرع مع أعمال التقوية اللازمة لحفظ الجسور من التلف ومنع تدفق الرمال وبقاء تموين القناة من قناة الزقازيق الى أن يكفل التوزيع مباشرة من مأخذ المياه فى القاهرة .

٢ - تنفيذ الاعمال الخاصة بالجزء الذى رد لها باتفاق ٨ مارس سنة ١٨٦٣ وربط الجزء الاول للمذكور بالجزء الثانى عند نقطة الاتصال بالوادى •

٣ - كفالة الملاحة فى جميع الفصول بتغيير عمق مياه القنال وقدره ٢٥٠ مترا فى اوقات منسوب النيل ومتران فى فصل المنسوب المتوسط ومترا واحدا على الاقل فى اوقات التحريق •

٤ - تموين الشركة فوق ما تقدم بمقدار ٧٠ ألف متر مكعب من الماء لسد حاجة الاهالى القاطنين على مجرى القناة البحرية ولرى البساتين ولادارة الآلات المخصصة لصيانة القناة البحرية والآلات المنشآت الصناعية المرتبطة باستغلال القناة والرى والفرس والزروع على الكتبان وغيرها من الاراضى التابعة للقناة والتي لا يمكن رىها رىا طبيعيا •

٥ - القيام بجميع ما يلزم من اعمال التطهير وغيرها لصيانة قناة المياه العذبة ومنشآتها الفنية وحفظها فى حالة جيدة •

لذلك تحمل الحكومة المصرية محل الشركة فى تحملها جميع المصاريف والالتزامات التى تقع عليها لسبب تقصير فى الصيانة مع مراعاة الحالة التى ستكون عليها القناة عند تسليمها والمهلة اللازمة للقيام بالاعمال التى تكون هذه الحالة قد اقتضتها •

مادة ٩

تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويىاشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى أى مكان من الاراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والامن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائها •

تنتفع الحكومة المصرية بحق المرور بعرض القناة البحرية حيثما ترى هذا المرور ضروريا لتضمن مواصلاتها او تكفل الحرية

للتعامل التجارى واتصال الجمهور ولا يجوز للشركة بحجة ما أن
تفرض أى رسم لهذا العبور أو لجعل آخر •

مادة ١٠

للحكومة المصرية أن تشغل داخل حدود الاراضى المحتفظ لها
كملاحقات للقناة البحرية أى موقع أو نقطة حربية تراها لازمة
للدفاع عن البلاد على ألا يعرقل هذا اشغال الملاحة ولا يتعارض
مع حقوق الارتفاق المترتبة على الشقة المحتفظ بها الواقعة على
ضفتى القناة •

مادة ١١

يجوز للحكومة المصرية بالتحفظات نفسها وفاء لحاجة مرافقها
الادارية (من بريد وجمارك وثكنات وغيرها) أن تشغل أى مكان
يمكن التصرف فيما تراه ملائما لغرضها مع مراعاة ما يقتضيه
استغلال الشركة لمرافقها وتدفع الحكومة للشركة اذا دعا الامر
ما تكون الشركة قد أنفقته لانشاء الاراضى التى ترغب الحكومة
التصرف فيها أو لاعدادها •

مادة ١٢

رعاية لصالح التجارة والصناعة وتحقيقا لاستغلال القناة
استغلالا منتجا يجوز للأفراد قاطبة الاستقرار فى الاراضى الممتدة
لطول القناة البحرية أو فى المدن المؤسسة على جوانبها بشرط أن
ينالوا ترخيصا سابقا من الحكومة وأن يخضعوا لللائحة الادارية
أو البلدية التى تصدرها السلطة المحلية وقوانين البلاد وعرفها
ولنظام الضرائب المقررة فيها مع استثناء الضغاف والطرق المعدة
لسحب السفن والشقة المحتفظ بهما وراء هذه المواقع فيجب أن
تبقى هذه الاراضى المستثناء مباحة للمرور وفقا للوائح التى تحدد
نظام استغلالها •

ولا تجوز هذه الإقامة الا فى الجهات التى يقرر مهندسو
الشركة أنها غير لازمة لاستغلال مرافقها وعلى المتقاعين أن يردوا

للشركة المبالغ التي قد تكون أنفقتها لإنشاء تلك الاماكن أو
اعدادها .

مادة ١٣

ومن المتفق عليه ان انشاء الادارات الجمركية لن يمس بأى حال
ما يجب أن تتمتع به من الاعفاء الجمركى سفن الدول جميعها اذ تمر
فى القناة بدون تمييز أو منع أو تفضيل فى الاشخاص والجنسيات .

مادة ١٤

ضمانا لتنفيذ الاتفاقات التي تمت بين الحكومة المصرية والشركة
تنفيذا دقيقا يكون للحكومة المصرية الحق فى أن تعين على نفقتها
مندوبيا خاصا لدى الشركة وفى مكان العمل .

مادة ١٥

يقرر الطرفان على سبيل التفسير أن امتياز قناة السويس ينتهى
بحكم القانون بعد تسع وتسعين سنة من تاريخ بدئه اذا لم يتم
اتفاق جديد بشأنه بين الحكومة المصرية والشركة .

مادة ١٦

بما أن الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية
فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها - على أنها فيما يتصل بتكوينها
كشركة وبملاقات الشركاء فيما بينهم تنظيمها وفقا لاتفاق خاص
بالقوانين التي تخضع بها الشركات المساهمة فى فرنسا ومن المتفق
عليه أن جميع المنازعات التي تنشأ عن ذلك يفصل فيها محكمون
بفرنسا ويجوز استئناف حكمهم أمام المحكمة الامبراطورية فى
باريس بوصفها محكما ثالثا .

اما المنازعات التي تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من اى
جنسية كانوا فانظرها المحاكم المحلية تبعا للاوضاع المقررة فى
قوانين البلاد وعرفها والمعاهدات .

كذلك تعرض المنازعات التي قد تنشأ بين الحكومة المصرية
والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقا لقوانين البلاد .

يحاكم المستخدمون والعمال وغيرهم من التابعين لإدارة الشركة
أمام المحاكم المحلية وفقا لقوانين البلاد والمعاهدات فيما يتصل
بجميع الجرائم والمنازعات التي يكون فيها أحد الطرفين أو
كلاهما وطنيا .

إذا كانت جميع الاخصام من الاجانب اتبعت فيما بينهم القواعد
المقررة . الاعلانات القضائية الصادرة للشركة من صاحب شأن
بمصر أيا كانت صحيحة باعلانها في مركز ادارة الشركة
بالاسكندرية .

موضوع الالتزام

مما سبق يتبين بوضوح أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هي شركة مساهمة تجارية لإدارة مرفق عام محدود في عقد الامتياز .

ان موضوع هذا الالتزام هو هدف الشركة ومحل نشاطها كما هو موضح بالمادة ٢ من النظام الاساسى كما اقرته الحكومة المصرية فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وهى :

مادة ٢ - غرض هذه الشركة :

(أولا) انشاء قناة بحرية للملاحة الكبرى بين البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط من السويس الى خليج الطينة .

(ثانيا) انشاء ترعة للملاحة النيلية والرى تصل النيل بالقناة من القاهرة الى بحيرة التمساح .

(ثالثا) انشاء ترعتين فرعيتين متشعبتين من الترعة المذكورة قبيل مصبها فى بحيرة التمساح وتجهان الى السويس والطينة .

(رابعا) استغلال القناة والترع المذكورة وشتى المشروعات المتصلة بها . .

(خامسا) استغلال الاراضى الممنوحة للشركة .

كل ذلك بالتقيد والشروط المنصوص عليها فى فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ . ويرخص أولهما لدبلوماسى ترخيصا خاصا مطلقا فى أن ينشئ ويدير شركة ترمى الى ما تقدم من الاغراض بوصفه أولعؤسس لها والرئيس المهيمن عليها ويمنع ثانيهما تلك الشركة امتياز ما تقدم ذكره من الاقنية وملحقاتها بكل ما رتبته الحكومة على هذا الامتياز من تكاليف والتزامات أو من حقوق ومزايا .

اتفاقية ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨

الخاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية

(ان رؤساء الدول الآتية : بريطانيا العظمى ، النمسا ، المجر ، أسبانيا ، فرنسا ، إيطاليا ، هولندا ، روسيا ، تركيا (١) .
رغبة منهم في ابرام اتفاق فيما بينهم خاص بوضع نظام نهائي لضمان حرية جميع الدول في استعمال قناة السويس في كل وقت وفي تكميل نظام المرور في القناة المذكورة المقرر بمقتضى فرمان الصادر من الباب العالي بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (٢ ذى القعدة سنة ١٢٨٢) والمؤيد للشروط التي منحها سمو الخديو ، قد عينوا ممثلين لهم المذكورين بعد :
الذين اتفقوا ، بعد تقديم أوراق الاعتماد والتثبت من صحتها ، على المواد التالية :

مادة ١

تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة ، في زمن السلم ، كما في زمن الحرب ، لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها .

وبناء على ذلك قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم إلحاق أى مساس بحرية استعمال القناة ، سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب .

ولن تكون القناة خاضعة مطلقا لاستعمال حق الحصار البحرى .

(١) عقدت تركيا نيابة عن مصر هذه الاتفاقية مع الدول الأوروبية ، إذ أن مصر كانت تابعة للدولة العثمانية في ذلك الوقت . وقد استقلت مصر عن الدولة العثمانية في سنة ١٩١٤ ، وحلت محل تركيا في الحقوق والالتزامات المقررة لها في تلك الاتفاقية وذلك طبقا لقواعد التوارث الدولى في القانون الدولى .

مادة ٢

تقرر الدول المتعاقدة ، نظرا لما تعلمه من لزوم قناة المياه العذبة وضرورتها للقناة البحرية ، أنها أحاطت علما بتعهدات سمو الخديو قبل شركة قناة السويس العالمية فيما يختص بقناة المياه العذبة ، وهى التعهدات المتصوص عنها فى الاتفاق المبرم بتاريخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ والمشمول على ديباجة وأربع مواد .

وتتعهد الدول المتعاقدة بعدم المساس بسلامة القناة وفروعها وعدم اتيان أية محاولة لسدها .

مادة ٣

تتعهد الدول المتعاقدة أيضا بعدم المساس بالمهمات والمنشآت والمباني والاعمال الخاصة بالقناة البحرية وقناة المياه العذبة .

مادة ٤

بما أن القناة البحرية تظل فى زمن الحرب طريقا حرا ولو كان ذلك لمرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة عملا بالمادة الاولى من هذه الاتفاقية ، قد اتفقت الدول المتعاقدة على عدم جواز استعمال أى حق من حقوق الحرب أو اتيان أى فعل عدائى أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة فى القناة أو فى الموانئ الموصلة اليها أو فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ حتى ولو كانت الدولة العثمانية إحدى الدول المتحاربة .

ويستثنى على البوارج الحربية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو فى الموانئ المؤدية اليها عمليات التمرين أو التخزين الا بالقدر الضرورى جدا . ويتم مرور السفن المذكورة فى القناة فى أقصر زمن ممكن وفقا للأنظمة المعمول بها ولا يجوز لها الوقوف الا لضرورة قضت بها مصلحة العمل .

ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها في بورسعيد أو في خليج السويس على ٢٤ ساعة فقط في حالة التوقف الجبرى ، وفي هذه الحالة يجب عليها الرحيل في أقرب فرصة ممكنة . ويجب أن تمضى فترة ٢٤ ساعة بين خروج سفينة محاربة من أحد موانئ الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة للدول المعادية .

مادة ٥

لا يجوز في وقت الحرب للدول المتحاربة أن تأخذ أو تنزل في القناة أو الموانئ المؤدية إليها جيوشا أو معدات وأدوات حربية . غير أنه في حالة حدوث مانع طارئ في القناة ، يجوز الاذن بركوب أو نزول الجيوش في موانئ الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهمات الحربية الخاصة بهم .

مادة ٦

تخضع الغنائم في جميع الاحوال للنظام نفسه الموضوع للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة .

مادة ٧

لا يجوز للدول أن تبقى سفنا حربية في مياه القناة بما في ذلك ترعة التمساح والبحيرات المرة . ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف في الموانئ المؤدية الى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنين لكل دولة .
ويمنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق .

مادة ٨

تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة الى مندوبيها بمصر بالسهر على تنفيذها . وفي حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المذكورون بناء على طلب ثلاثة منهم برئاسة عميلهم لاجراء المعاينة اللازمة . وعليهم ابلاغ حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذي يروونه لتتخذ الاجراءات الكفيلة

بضمان حماية القناة وحرية استعمالها • وعلى كل حال يجتمع
المنذوبون مرة في السنة للتثبيت من تنفيذ المعاهدة تنفيذًا حسنًا
وتعقد هذه الاجتماعات الاخيرة برياسة مندوب خاص تعيينه
حكومة السلطنة العثمانية لهذا الغرض • ويجوز أيضا للمندوب
الحضرة الخديوية حضور الاجتماع كذلك وتكون له الرياسة في
حالة غياب المندوب العثماني •

ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنسوع خاص بازالة كل
عمل أو فض كل اجتماع على ضفتي القناة ، من شأنه أن يمس
حرية الملاحة وضمان سلامتها التامة •

مادة ٩

تتخذ الحكومة المصرية في حدود سلطتها المستمدة من
الفرمانات والشروط المقررة في المعاهدة • وفي حالة عدم توفر
الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية ، يجب عليها أن تستعين
بحكومة الدولة العثمانية التي يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة
لاجابة هذا النداء ، وابلاغ ذلك الى الدول الموقعة على تصريح لندن
المؤرخ في ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ وعند اللزوم تتشاور معها في
هذا الصدد •

ولا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع التدابير التي
ستتخذ عملاً بهذه المادة •

مادة ١٠

كذلك لا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع التدابير
التي قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها في حدود
الفرمانات المخولة له ليضمننا بواسطة قواتهما وفي حدود
الفرمانات الممنوحة ، الدفاع عن مصر وصيانة الامن العام •
وإذا رأى صاحب العظمة الامبراطورية السلطان أو سمو
الخديو ضرورة استعمال الحقوق الاستثنائية بهذه المادة ، يجب
على حكومة الامبراطورية العثمانية أن تخطر بذلك الدول الموقعة
على تصريح لندن •

ومن المتفق عليه أيضا أن أحكام المواد الأربع عشرة المذكورة لا تتعارض إطلاقا مع التدابير التي ترى حكومة الامبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها لكي تضمن بواسطة قواتها الخاصة ، الدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الجانب الشرقي من البحر الاحمر .

مادة ١١

لا يجوز أن تتعارض التدابير التي تتخذ في الحالات المنصوص عنها في المادتين ٩ ، ١٠ من هذه المعاهدة مع حرية استعمال القناة . وفي الحالات المذكورة يظل محظورا انشاء الاستحكامات الدائمة المقامة خلافا لنص المادة الثامنة .

مادة ١٢

ان الدول المتعاقدة - تطبيقا لمبدأ المساواة الخاص بحرية استعمال القناة ، ذلك المبدأ الذي يعتبر احدي دعائم المعاهدة الحالية - قد اتفقت على أنه لا يجوز لاحداهما الحصول على مزايا اقليمية أو تجارية أو امتيازات في الاتفاقات الدولية التي تبرم مستقبلا فيما يتعلق بالقناة ، ويحتفظ في جميع الاحوال بحقوق تركيا كدولة ذات سيادة اقليمية .

مادة ١٣

فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها في هذه المعاهدة ، لا تمس حقوق السيادة التي لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات .

مادة ١٤

قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة بأن التعهدات المبينة في هذه المعاهدة غير محدودة بجملة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالمية .

مادة ١٥

لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها في مصر .

مادة ١٦

تتعهد الدول المتعاقدة بإبلاغ هذه المعاهدة الى علم الدول التي لم توقع عليها مع دعوتها الى الانضمام اليها .

مادة ١٧

يصنق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات عليها في القسطنطينية في خلال شهر أو قبل ذلك ان أمكن .

اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨

التي حددت الوضع النهائي للقناة

تؤكد سيادة مصر عليها

حيث تنص المادة ٩ من المعاهدة المذكورة على الآتي :

« تتخذ الحكومة المصرية في حدود سلطتها المستمدة من
الفرمانات والشروط المقررة في المعاهدة الحالية ، التدابير
الضرورية لضمان تنفيذ هذه المعاهدة . وفي حالة عدم توفر
الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية ، يجب عليها أن
تستعين بحكومة الدولة العثمانية التي يكون عليها اتخاذ
التدابير اللازمة لاجابة هذا النداء ، وإبلاغ ذلك الى الدول
الموقعة على تصريح لندن المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وعند
اللزوم تتشاور معها في هذا الصدد »

ولا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع التدابير
التي ستتخذ عملا بهذه المادة ٢٢

كما تنص المادة ١٠ منها على الآتي :

« كذلك لا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع
التدابير التي قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها
في حدود الفرمانات المخولة له ليضمننا بواسطة قواتهما وفي
حدود الفرمانات الممنوحة الدفاع عن مصر وصيانة الامن
العالم »

وإذا رأى صاحب العظمة الامبراطورية السلطان أو سمو
الخديو ضرورة استعمال الحقوق الاستثنائية بهذه المادة ،

معاهدة سنة ١٩٣٦

تعترف فيها انجلترا بان القناة جزء لا يتجزأ من مصر

فقد نصت الفقرة الاولى من المادة الثامنة من معاهدة التحالف بين مصر وبريطانيا الموقعة سنة ١٩٣٦ على الآتى :

« بما أن قنال السويس الذى هو جزء لا يتجزأ من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات للأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الامبراطور بأن يضع بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة » .

كما نصت المادة الثامنة من الاتفاقية الموقعة فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٤ بين حكومة جمهورية مصر وحكومة المملكة المتحدة على الآتى :

« تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هى جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائى له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى التاسع والعشرين من أكتوبر سنة ١٨٨٨ » .

يجب على حكومة الامبراطورية العثمانية أن تخطر بذلك
الدول الموقعة على تصريح لندن .

ومن المتفق عليه ايضا ان احكام المواد الاربعة المذكورة
لا تتعارض اطلاقا مع التدابير التي ترى حكومة الامبراطورية
العثمانية ضرورة اتخاذها لكي تضمن بواسطة قواتها
الخاصة ، الدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الجانب الشرقى
من البحر الاحمر .

كما تنص المادة ١٣ منها على الآتى :

« فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها في هذه المعاهدة ،
لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة السلطان
وحقوق السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات » .

قرار رئيس الجمهورية

بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفرمانين الصادرين في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ بشأن الامتياز الخاص بإدارة مرفق المرور بقناة السويس وبتأسيس شركة مساهمة مصرية للقيام عليه .
وعلى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بشأن التزام المرافق العامة .

وعلى القانون رقم ٣١٧ لسنة ١٩٥٢ في شأن عقد العمل الفردي .

وعلى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن شركات المساهمة وشركات التوصية بالاسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة .
وعلى ما ارتأه مجلس الدولة .

أصدر القانون الآتي :

مادة ١

تؤم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وينقل الى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حالياً على إدارتها ويعوض المساهمون وحصة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون في بورصة الاوراق المالية ببافيس .

ويتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة .

مادة ٢

يتولى ادارة مرفق المرور بقناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة . ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية ويكون لها فى سبيل ادارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والاضاع الحكومية .

ومع عدم الاخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامى يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية . وتبدأ السنة المالية فى أول يولية وتنتهى فى آخر يونيه من كل عام وتعتمد الميزانية والحساب الختامى بقرار من رئيس الجمهورية . وتبدأ السنة المالية الاولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونيه من كل عام وتعتمد الميزانية والحساب الختامى بقرار من رئيس الجمهورية . وتبدأ السنة المالية الاولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونيه سنة ١٩٥٧ .

ويجوز للهيئة أن تئدب من بين أعضائها واحدا أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو للقيام بما تمهد به اليه من أعمال .
كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات .
ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها وينوب عنها فى معاملاتها مع الغير .

مادة ٣

تجند اموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج ويحظر على البنوك والهيئات والافراد التصرف فى تلك الاموال بأى وجه من الوجوه أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات

أو مستحقات عليها الا بقرار من الهيئة المنصوص عليها في المادة الثانية .

مادة ٤

تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤمة ومستخدميها وعمالها الحاليين وعليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم ولا يجوز لاي منهم ترك عمله أو التخلل عنه بأى وجه من الوجوه أو لاي سبب من الاسباب الا باذن من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية .

مادة ٥

كل مخالفة لاحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة وكل مخالفة لاحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلا عن حرمانه من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض .

مادة ٦

ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية ويكون له قوة القانون، ويعمل به من تاريخ نشره . ولوزير التجارة اصدار القرارات اللازمة لتنفيذه .
يبصم هذا القرار بخاتم الدولة . وينفذ كقانون من قوانينها .

المذكرة الايضاحية

للقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بالنماء المصرية شقت القناة السويس لتخلم الملاحة البحرية ، فمن عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٦٤ مضت خمس سنوات ، سخر فيها المصريون دون أجر أو شكر لحفر القناة ستين ألفا من المصريين كانوا يخصصون شهريا لهذه الخدمة فى وقت لم يجاوز فيه تعداد جميع المصريين الاربعة ملايين - ولقد مات من هؤلاء العمال ، تحت الانهيارات الرملية - ما يزيد على المائة ألف

دون دفع أى تعويض عنهم أو جزاء . كما قامت الجهود المصرية فى كل من ترسانة القاهرة وترسانة الاسكندرية باعداد المشروعات اللازمة لاكمال حفر القناة ، ووضعت جميع وسائل النقل البرى والنهرى فى خدمة الشركة بالمجان، ومنحتها الحكومة جميع الاراضى والمناجم اللازمة .

ولم تكثف الحكومة المصرية بذلك ، بل ساهمت مساهمة جبارة فى تمويل عمليات حفر القناة ، فقد بدأت الشركة برأس مال لا يجاوز النصف مليون من الجنيهات ، بينما تكلف انشاء القناة ما يزيد على الستة عشر مليونا وتحملت مصر بهذا الفرق جميعه . ثم لم تستطع الشركة الحصول على تمويل خارجى ببيع أسهمها فى الاسواق الدولية . فتدخلت الحكومة المصرية انقاذا للموقف مشترية لهذه الاسهم حتى يمكن للشركة أن تستكمل رأس مالها وحتى بعد مضى أربع سنوات ونصف من أعمال الحفر والانشاء وقبل أن يتم افتتاح القناة بستة أشهر فقط توقفت الشركة فى يأس ينذر باشهار افلاسها ، فسباومت الحكومة المصرية على معاونتها بمليون وربع مليون من الجنيهات مقابل تنازل الشركة للحكومة عن بعض المباني تنازلا اسميا ، اذ ظلت هذه المباني فعلا فى حيازتها ومقابل تنازل الشركة عن بعض اعفائها الجمركى تنازلا مؤقتا عادت الى التمتع به ، ولم تكثف الشركة بذلك ، بل تحت ستار التعويض عن المحاولات التى قام بها بعض حكام مصر لتعديل جانب من الشروط المهيئة فى عقد الالتزام ، استولت الشركة على جانب كبير من الاموال المصرية ، فتقاضت عند الغاء سخرة العمال المصريين ووقف هذا الامتهان للانسانية مبلغ ثمانية وثلاثين مليونا من الفرنكات الذهبية ، ثم تقاضت ثلاثين مليونا أخرى لقيام الحكومة باسترداد بعض الاراضى الصحراوية الزائدة عن حاجة المرفق فضلا عن ستة عشر مليونا لتكملة التعويض الجائز ، الذى قرر نابليون الثالث أن يحكم به على مصر لصالح الشركة ، وهكذا تكون الشركة تحتستار هذه المزاعم التعويضية وحدها قد حصلت

من الحكومة المصرية على ما يعادل ثلاثة ملايين وثلاث من الجنيهات المصرية أى ما كان يقرب من نصف رأس مالها .

وبهذه الجهود المصرية أمكن لمشروع قناة السويس أن يشق طريقه الى النور وأن يتجج هذا المرفق فى أداء دوره فى خدمة الملاحة البحرية ، ولو اقتصر الامر على الجهود الاجنبية وحدها لفشل المشروع كما فشل مثيل له من بعد ترتب عليه الحكم بالسجن على صاحب المشروع وهو فرديناند دى ليسبس نفسه .

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية تخضع لجميع القوانين المصرية لا فرق فى ذلك بينها وبين أية شركة مصرية أخرى ، فهي تستمد كيائها من الفرمان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين فرديناند دى ليسبس ووالى مصر وتنص الفقرة الاولى من المادة السادسة عشرة من الاتفاق المذكور على ما يأتى :

بما أن الحركة العالمية لقناة السويس البحرية هي شركة مصرية، فهي خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها .

وتنص الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على ما يأتى :

« أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من أية جنسية كانت ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية تبعاً للاوضاع التى تقرها قوانين البلاد وعاداتها وكذا المعاهدات . وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية » .

وان هذه الشركة انما تقوم على استغلال مرفق المرور بقناة السويس وذلك العمل يعتبر مرفقاً عاماً وثيق الصلة بالكيان الاقتصادى والسياسى لمصر ، وهى انما تقوم بهذا الاستغلال نيابة عن الحكومة المصرية بمقتضى الامتياز الموضح بالفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و٥ من يناير سنة ١٨٥٦ وما تلاه من

فرمانات أخرى ، منها الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين والى مصر ومسيو فرديناند دى ليسيس ، فالشركة فى قيامها بهذا العمل ليست صاحبة الحق الاصيل المسلم دائما بأنه للحكومة المصرية ، اذ من المعترف به أن المرافق العامة انما تدار مباشرة من الدولة أو بالوساطة بطريق الامتياز ، وأن من حق الدولة دائما أن تسترد هذا الامتياز باعتباره منحة منها سواء أورد فى هذا الشأن نص صريح فى عقد الامتياز أو لم يرد أو أن المصلحة العامة وحدها التى تجعل الدولة تختار الوسيلة التى تحقق أكبر قسط من المصلحة العامة ، اذ أن العلاقة بين مانع الالتزام ومستقله انما تبنى على قواعد القانون الادارى وهو فرع من القانون العام .

ان الشركة العامة لقناة السويس البحرية كانت مفتاح الاحتلال ، واحتمت بالاستعمار وتناست وضعها وكانت تصرفاتها ومراسلاتها مع الحكومة المصرية مجافية لما يجب أن يكون عليه الامر مع مانع الالتزام وصاحب حق الاشراف عليه ، كما غفلت الشركة عن الوفاء بكثير من الالتزامات الواجبة عليها .

ولقد كان من بين الالتزامات الرئيسية التى تخلفت الشركة عن الوفاء بها التزامها بتحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخل صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة كما يقضى بذلك صك التزامها وهو ما كان يتتبع أن تقوم الشركة باستكمال اعداد القناة نفسها من بور سعيد الى السويس بحيث تكون دائما صالحة لمروء أكبر السفن حمولة وهو ما لم يتحقق حتى الان .

والى جانب ذلك ، فقد أهملت الشركة ، وهى القائمة على ادارة ميناء بور سعيد - فى اعداد هذا الميناء العالمى لمسايرة احتياجات التجارة العابرة . فرغم أهمية هذا الميناء من الناحية التجارية لا توجد به أرصفة لرسو السفن ، ولا زالت اجراءات الشحن والتفريغ تتم فى عرض البحر وفقا لاساليب عتيقة مما يحمل التجارة ولا سيما العابرة - نفقات باهظة أدت الى تخلف الميناء

عما كان ينتظر لها من تقدم وازدهار يحكم موقعها الممتاز ، فضلا عن اهمالها القيام بمشروعات التوسيع اللازمة لحسن أداء المرفق للغرض الذى أقيم من أجله . فضلا عما سبق أن تحققته الحكومة من اهمال الشركات القائمة على استغلال المرافق العامة والتهاون فى رعاية المرفق كلما قربت مدته على الانتهاء ، الامر الذى يقتضى تدخلها فى الوقت المناسب حتى لا تفاجأ باستلام المرفق فى حالة لا تسمح لها بإدارته على المستوى الواجب أن يكون عليه .
وللاسباب المتقدمة ، كان واجبا العمل على تأمين الشركة العامة لقناة السويس البحرية واسترداد المرفق القومى العام من يدها لإدارته ادارة مباشرة ، ولم يكن الامر يعدو مجرد اختيار الوقت المناسب لهذه الخطوات الحاسمة نحو التحرير الاقتصادى .
ولذلك أعد مشروع القرار بالقانون الخاص بتأمين هذه الشركة واختيار تلك الوسيلة .

ونصت المادة الاولى من هذا القرار على تأمين الشركة العالمية لقناة السويس كوسيلة لإدارة هذا المرفق بمعرفة الدولة ادارة مباشرة . ولقد سبق مصر فى هذا المضمار كثير من الدول الاجنبية ، وعلى الاخص فرنسا والمملكة المتحدة ، اختارت تأمين بعض الشركات التى تقوم على ادارة مرافق عامة قد لا تبلغ من الاهمية الدرجة التى يبلغها مرفق المرور بقناة السويس .
وسيتبع ذلك بطبيعة الحال زوال اختصاص جميع الهيئات واللجان التى كانت قائمة على ادارة الشركة . ومن الطبيعى أن ذلك لا يخل بمسئولياتها عن تصرفاتها أثناء المدة السابقة على زوال اختصاصها . وقد تم النص صراحة فى هذه المادة على تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس مقدرة بحسب سعر الاقبال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ، وبذلك يحصلون على التعويض العادل ، وتتحقق الموازنة بين المصلحة العامة التى اقتضت هذا التأمين والمصلحة الخاصة لحملة الاسهم وحصص التأسيس ، ونظرا لوجود كثير من أموال الشركة خارج مصر ووجود العدد الكبير أيضا من المساهمين فى

الخارج ، فقد تم النص على أن يتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع أموال ومنشآت الشركة المؤممة .

ونص في المادة الثانية على أن يعهد بإدارة المرفق الى هيئة مستقلة لها الشخصية الاعتبارية مزودة بجميع السلطات اللازمة حتى تتمكن من القيام على أكمل وجه بتحقيق الغرض الهام الذى يقوم به هذا المرفق والمعونة الكاملة للتمكن من استعمال أحدث الاساليب فى خدمة هذا المرفق العام بأعظم قدر من الكفاية ، على أن تعمل هذه الهيئة باعتبارها ملحقة بوزارة التجارة .

ولقد أجاز لهذه الهيئة أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات ، ومن المعروف أن هذه الهيئة لن تتأخر عن الاتصال بالقائمين بشئون الملاحة الدولية والمتتبعين بقناة السويس للاستئناس برأيهم وضمم بعضهم الى عضوية هذه اللجان الفنية حتى يؤدى هذا المرفق غرضه على أحسن وجه .

ونص فى المادة الثالثة على أن تجرد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج وحظر التصرف فى تلك الاحوال الا بقرار من الهيئة المذكورة نتيجة للاوضاع التى انتهت اليها هذه الشركة .

كما نص القانون على احتفاظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين بالوضع القائم عليه ، وفرض عليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم وحظر ترك العمل أو التخليص منه بأى وجه من الوجوه أو لاي سبب من الاسباب الا باذن من الهيئة المشار اليها حتى تسير أعمال المرفق بنظام ونص على معاقبة من يرتكب مخالفة لاحكام المادة الثالثة بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة- كما نص على معاقبة مخالفة أحكام المادة الرابعة فضلا عن عقوبة السجن بحرمان المخالف من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو السجن بحرمان المخالف من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض . وعرض هذا المشروع على مجلس الدولة ، فأقره بالصيغة المرافقة .

البيان الثلاثى

لفرنسا وانجلترا والولايات المتحدة

١ - أخفت هذه الحكومات علما بالقرار الذى اتخذته الحكومة المصرية واستهدفت به محاولة تأمين القنال والاستيلاء على ممتلكات وتحمل مسئوليات شركة قناة السويس . وهذه الشركة أنشئت فى مصر عام ١٨٥٦ بموجب مرسوم لحفر قناة السويس . وادارتها حتى عام ١٩٦٨ . وهذه القناة كانت لها دائما صفة دولية . ويجب ضمان دوليتها بصفة دائمة طبقا لاتفاق القسطنطينية . وكانت مصر قد اعترفت فى أكتوبر عام ١٩٥٤ بأن قناة السويس طريق مائى ذو أهمية دولية من الوجهة الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وألكت عزمها على المحافظة على اتفاق ١٨٨٨ .

٢ - تعترف الحكومات الثلاث لمصر بأنها دولة ذات سيادة . وبحقها فى التأمين ولكن بشرط ألا تكون للممتلكات المؤمنة صفة دولية وتلاحظ الدول الثلاث أن الاجراء الذى اتخذته مصر لا يتطابق هذا الشرط وأنه اتخذ لاغراض وطنية محضه وهم يأسفون لان التدابير المصرية تعد انتهاكا للحقوق الاساسية للانسان وذلك بسبب ارغام الموظفين على الاستمرار فى العمل تحت التهديد بالسجن .

٣ - وترى الدول الثلاث أن حرية وسلامة القناة فى هذه الظروف ليست مضمونة .

٤ - وهى لهذا ترى أنه يجب اتخاذ تدابير لضمان قيام القناة بوظيفتها وذلك بإنشاء ادارة لها تحت اشراف دولي .

٥ - وهى لهذا تقترح عقد مؤتمر دولي على وجه السرعة ويتكون هذا المؤتمر من الدول الموقعة على اتفاق القسطنطينية والدول الاخرى التى لها مصلحة حيوية فى استخدام القناة . على أن يتم عقده فى لندن يوم ١٦ أغسطس الحالى .

بيان من الحكومة المصرية

فى السادس والعشرين من يولية أعلنت الحكومة المصرية تأميم شركة قناة السويس ، وقد صدر بذلك قانون نص على تعويض حملة الاسهم على أساس آخر سعر فى بورصة باريس فى اليوم السابق على العمل بهذا القانون .

وقد تسلمت ادارة القناة من هذا التاريخ هيئة مستقلة لها ميزانية مستقلة وقد زودت هذه الهيئة بكل السلطات الضرورية دون التقيد بالقواعد والنظم الحكومية .

وبالاضافة الى ذلك البيان تسلمت الحكومة المصرية دعوة لحضور المؤتمر المقترح عقده فى لندن يوم ١٦ أغسطس سنة ١٩٥٦ .

وفى الثالث من أغسطس تلقت وزارة الخارجية من السفارة البريطانية بالقاهرة مذكرة من الحكومة البريطانية تتضمن نص البيان الصادر من حكومات الولايات المتحدة الامريكية والمملكة المتحدة وفرنسا حول تأميم مصر لشركة قناة السويس .

ان الحكومة المصرية لا توافق على ما جاء فى تصريح وزراء خارجية الدول الغربية الثلاثة خاصا بشركة قناة السويس فانه هذا البيان حاول بكل الوسائل أن يعطى لشركة قناة السويس صفة غير صفتها الحقيقية حتى يخلق الاسباب التى تبرر التدخل فى شئون من صميم السيادة المصرية .

١ - فقد نصت الفقرة الاولى من التصريح على انه « كان لشركة قناة السويس دائما طابع دولي » .

وتأسف الحكومة المصرية اذ تعلن أن هذا الامر ليس له نصيب من الحقيقة فشركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية منحت امتيازها من الحكومة المصرية لمدة ٩٩ عاما .

وتنص المادة ١٦ من الاتفاق المقود بين الحكومة المصرية والشركة عام ١٨٦٦ على أن « شركة قناة السويس شركة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعرفها » بل أن الحكومة البريطانية نفسها اعترفت بهذه الحقيقة ودافعت عن وجهة النظر هذه أمام المحاكم المختلطة في مصر .

فقد جاء في المذكرة المقدمة من وكيل الحكومة البريطانية لمحكمة استئناف الاسكندرية المختلطة عام ١٩٣٩ التوكيد التالي:

« ان شركة قناة السويس شخص معنوى بحكم القانون المصرى الخاص وان جنسيتها وصيغتها مصرية بحتة ولا يمكن أن تكون غير ذلك وتسرى عليها حتما القوانين المصرية : حقا ان هذه الشركة تأسست تحت اسم شركة قناة السويس البحرية العالمية ولكن ما هي النتائج القانونية التي تترتب على هذه التسمية ؟ من الثابت ان هذه التسمية لا يترتب عليها بأى حال من الاحوال سلب الشركة جنسيتها المصرية فهي مصرية بحكم المبادئ القانونية العامة وعلى الاخص بحكم مبادئ القانون الدولى الخاص بوعقد تأسيسها .

انها مصرية لانها منحت التزاما منصبا على املاك عامة مصرية ولانه لا يتأتى أن تكون مصرية وغير مصرية فى الوقت ذاته أى أن تكون مصرية وعالمية فان ذلك يتنافى والمبادئ القانونية العامة » .

٢ - وجاء فى الفقرة نفسها من التصريح انه « فى سنة ١٨٨٨ وقت جميع الدول الكبرى ذات المصلحة فى المحافظة على الصيغة الدولية للقناة وعلى حرية الملاحة فيها بصرف النظر عن تبعية السفن ، وقعت جميع هذه الدول اتفاق القسطنطينية .

ومراعاة لمصلحة العالم أجمع نص الاتفاق على ضمان الصيغة الدولية للقناة بصيغة دائمة بصرف النظر عن انتهاء امتياز الشركة،

وتأسف الحكومة المصرية لان تصريح وزراء الخارجية الثلاثة بشوه الوقائع ويعطيها صورة بعيدة عن الواقع بمحاولته منح القناة صفة دولية ، فقد جاء في مقدمة اتفاق ١٨٨٨ الخاص بضمان حرية استعمال قناة السويس « ان الغرض من الاتفاق هو وضع نظام يضمن لجميع الدول حرية استعمال القناة » .
كما تنص المادة الاولى من الاتفاق على « أن تظل القناة على الدوام حرة - ومفتوحة سواء في وقت الحرب أو في وقت السلم لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها » .
أما المادة الثالثة عشرة من اتفاق عام ١٨٨٨ فتتنص على « أنه فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة في مواد الاتفاق الحالي ليس هناك ما يمس بأى طريقة من الطرق حقوق السيادة للحكومة المصرية » .

وتبين المادة الرابعة عشرة من الاتفاق بوضوح أنه لا علاقة مطلقا بين اتفاقية ١٨٨٨ وشركة قناة السويس فهي تنص على « أن الالتزامات الناتجة عن الاتفاقية الحالية لا تتقيد بمسألة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس » .

والمعروف أن امتياز الشركة كان ينتهى خلال اثنى عشر عاما وتحل الحكومة المصرية محل الشركة في ادارة القناة .

٣ - وتأسف الحكومة المصرية كذلك لان التصريح الذى أصدره الوزراء الثلاثة قد ذكر بعض الحقائق وأغفل البعض الآخر الذى يثبت حق مصر . وذلك دليل آخر على نية التدخل فى شئون مصر الداخلية .

فقد جاء فى الفقرة الاولى من التصريح « أن مصر فى اتفاقها مع بريطانيا عام ١٩٥٤ اعترفت فى المادة الثامنة أن قناة السويس ممر مائى ذو أهمية دولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية » . وأغفل التصريح الجزء الاول من المادة الثامنة الذى يقرر بصورة لا تقبل الجدل « أن القناة جزء لا يتجزأ من مصر » .

وفى الفقرة الثانية من التصريح تعترف الحكومات الثلاثة بحق مصر كدولة مستقلة ذات سيادة فى تأميم ممتلكاتها ولسكنها تناقش حق مصر فى تأميم شركة قناة السويس المصرية بحجة أنه « يتضمن استيلاء تصفيا انفراديا من دولة واحدة على وكالة دولية مسئولة عن ادارة قناة السويس وصيانتها بحيث يستطيع الموقعون على اتفاقية ١٨٨٨ والذين يستفيدون منها استخدام ممر مائى دولى يعتمد عليه اقتصاد وتجارة وسلامة معظم دول العالم » .

ومن الواضح كل الوضوح أن حكومات التصريح الثلاثي تصر على الارتكاز على الزعم بأن شركة قناة السويس وكالة دولية وعلى أن الحكومة المصرية لا تستطيع أن تغير من وضعها وهذا اغفال لجميع المعاهدات والاتفاقات التى تنص على أن شركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية تدار وفقا للقانون المصرى كما أنه يتجاهل أن الحكومة المصرية ستتسلم ادارة القناة عندما ينتهى أجل امتيازها ويفعل أنها جزء لا يتجزأ من مصر .

واتفاقية ١٨٨٨ قائمة سواء كانت الشركة هى التى تدير القناة أو تديرها الحكومة المصرية وذلك مما يدل على أن التصريح يزيف الحقائق ليبرر التدخل فى شئون مصر الداخلية ، فليس هناك سند قانونى على الاطلاق يظهر شركة مصرية مساهمة تخضع للقوانين المصرية كأنها وكالة دولية عهد اليها بضمان الملاحة فى القناة .

وبناء على ذلك فان تأميم الحكومة المصرية لشركة قناة السويس المصرية قرار صادر من الحكومة المصرية بمقتضى حقها فى السيادة وأى محاولة لاعطاء شركة قناة السويس صفة دولية ليس الا تبريرا للتدخل فى شئون مصر الداخلية .

٤ - وقد أعلن فى الفقرة الثالثة من التصريح « أن العمل الذى اتخذته الحكومة المصرية فى الظروف التى اتخذ فيها يهدد

حرية القناة وسلامتها كما كفلهما اتفاق ١٨٨٨ . وهذا قول لا أساس له من الصحة فليس هناك ارتباط بين شركة قناة السويس المصرية وبين اتفاقية ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة في القناة . فنص المادة الرابعة عشرة من هذه الاتفاقية يقرر أن « الالتزامات الناتجة عن الاتفاقية الحالية لا تنقيد بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس » .

وان أي محاولة للربط بين شركة قناة السويس وحرية الملاحة في القناة لامر يدعو للمزيد من الشك . فان شركة قناة السويس لم تكن مسئولة في أى وقت من الاوقات عن حرية الملاحة في القناة واتفاقية ١٨٨٨ وحدها هي التي تنظم حرية الملاحة في القناة ، والحكومة المصرية هي التي تصون هذه الحرية بمقتضى سلطانتها على أرضها التي تمر بها القناة وتعتبر جزءا لا يتجزأ منها . ومن الحقائق الواضحة أن مصر لم تخرق أى اتفاق من اتفاقاتها الدولية ولا يتصور العقل أن شركة مهما كانت تعتبر مسئولة عن حرية الملاحة في قناة السويس وعن سلامتها .

وهذا الخلط بين شركة قناة السويس وبين حرية الملاحة ليس إلا صورة لمحاولة جديدة لخلق المبررات للتدخل في الشؤون الداخلية لمصر والتي تعتبر من صميم سيادتها .

هـ - وفي الفقرة الرابعة من التصريح تقول الدول الثلاث « أنها ترى أنه لا بد من اتخاذ اجراءات لانشاء نوع من الادارة تحت الاشراف الدولي لتأمين العمل في القناة بصفة دائمة كما نص على ذلك اتفاق ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ مع مراعاة حقوق مصر المشروعة » .

وهذه الفقرة تبين بوضوح لماذا حاولت حكومات التصريح الثلاثي أن تعطي شركة قناة السويس صفة الدولية متجاهلة نصوص جميع الاتفاقيات والقوانين كما أن التصريح يستهدف الاعتداء على حقوق مصر الواضحة وسلبها سلطة سيادتها على

القناة التي تعتبر جزءاً لا يتجزأ من أراضيها ، بل ان اتفاقية ١٨٨٨ نفسها تنص على استمرار احكامها سواء خلال مدة الامتياز أو بعد انتهاء الامتياز وانتقال ادارة القناة الى الحكومة المصرية .
ان الحكومة المصرية تعتبر اقتراح اقامة لجنة دولية ليس الا تعبيراً مهذباً عما ينبغي تسميته بالاستعمار الدولي .

ان هذا الاقتراح الذي يركز على بيانات مضللة لاعطاء شركة مصرية الصفة الدولية انما يبين بوضوح ان حكومات البيان الثلاثي ترمي الى اغتصاب حق من صميم حقوق مصر ومن صميم سيادتها .

٦ - وان الاقتراح المقدم للحكومة المصرية باسم الدول الثلاث لانشاء لجنة دولية لقناة السويس يهدف الى اسناد ادارة القناة وضمان حرية الملاحة فيها الى هذه الهيئة كما يهدف الى تنظيم تعويض شركة القناة .

ومثل هذا الاقتراح يبين أن الهدف من المؤتمر هو التدخل السافر في الشؤون الداخلية لمصر التي لا تدخل في اختصاص أي مؤتمر .

٧ - وقد صرح الوزراء الثلاثة مؤامرة دولية كبرى تهدف الى اجاعة الشعب المصري وارهابه ، فقد قامت الدول الثلاث صاحبة البيان بتجميد الاموال المصرية في بنوكها وهي بهذا تخرق الاتفاقات الدولية وميثاق الأمم المتحدة وتستخدم الضغط الاقتصادي ضد الشعب المصري والبلد الذي حفر القناة وقد من ابنائه مائة وعشرين ألفاً ، علاوة على تحمله نفقات حفر القناة .

وقد أعلنت كل من بريطانيا وفرنسا تعبئة الاحتياطي كما أذيع رسمياً تحرك قواتهما واساطيلهما .

وان الحكومة المصرية لتستنكر هذا الاجراء بكل شدة فهو تهديد للشعب المصري حتى يتنازل عن جزء من اراضيها وسيادته للجنة دولية هي في الحقيقة استعمار دولي .

وان حكومتى بريطانيا وفرنسا باتخاذهما هذه الاجراءات التى لن يكون من شأنها الا تهديد السلام والامن العالميين انما تسلكان سبيلا متعارضا مع ميثاق الامم المتحدة الذى تعهدنا باحترامه .
لقد قوبلت هذه التلايير التى قصد بها تهديد جميع الدول الصغرى بالاستنكار ليس من مصر وحدها ولكن من جميع الدول الحرة ومن جميع الشعوب التى تخلصت من الحكم الاستعمارى بجهادها المرير والتى تكافح من اجل المحافظة على استقلالها وسيادتها .

٨ - عندما اعلنت الحكومة المصرية تأميم شركة قناة السويس اكملت من جديد عزمها على ضمان حرية الملاحة فى القناة ولم يؤثر التأميم بحال من الاحوال فى حرية الملاحة فى القناة كما يتضح بجلاء من عدد السفن (البالغ عددها ٧٦٦) التى مرت بالقناة خلال الاسبوعين الاخيرين .

٩ - أما عن الدعوة للمؤتمر فان الحكومة المصرية لتعجب أشد العجب لان بريطانيا قررت الدعوة لمؤتمر يبحث الامور الخاصة بقناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر بدون أى مشاور مع مصر والدولة صاحبة الشأن المباشر .

كما ان حكومة المملكة المتحدة اتفردت بتحديد الدول التى تحضر هذا المؤتمر وهى ٢٤ دولة ، علما بان عدد الدول التى استخدمت القناة عام ١٩٥٥ ليس اقل من ٤٥ دولة .

١٠ - ونظرا لما تقدم فان الحكومة المصرية ترى أن المؤتمر المشار اليه والظروف التى يجتمع فيها لا يمكن أن يعتبر بأى حال من الاحوال مؤتمرا دوليا مختصا باصدار قرارات .

كما أن هذا المؤتمر ليس من حقه بأى حال من الاحوال أن يبحث فى أى أمر يتعلق بسيادة مصر أو بمس سيادة جزء من اراضيها وبناء عليه فان الدعوة لمثل هذا المؤتمر لا يمكن أن تقبلها مصر .

١١ - ولما كانت مصر تؤمن بالعمل بكل ما في وسعها للمحافظة على السلام العالمى وتتمسك بتعهداتها فى ميثاق الأمم المتحدة وقرارات مؤتمر باندونج التى توصى بحل المشاكل الدولية بالطرق السلمية ، لذلك فان الحكومة المصرية مستعدة للقيام وحكومات الدول الاخرى الموقعة على اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨ بالعمل على عقد مؤتمر منها ومن بقية حكومات الدول التى تمر سفنها بقناة السويس وذلك لاعادة النظر فى اتفاقية القسطنطينية وللبحث فى عقد اتفاق بين تلك الحكومات جميعا يؤكد من جديد ويضمن حرية الملاحة فى قناة السويس .

ويسجل ذلك الاتفاق لدى الامانة العامة للأمم المتحدة وتقوم هذه بنشره ويترك الباب مفتوحا لانضمام حكومات اخرى اليه كلما دعت الحال .

القاهرة فى ١٢ أغسطس سنة ١٩٥٦ .

一

مقارنة للسفن التي مرت عبر قناة السويس سنة ١٩٥٥ و ١٩٥٦

سنة ١٩٥٦				سنة ١٩٥٥			
العام	الجوع	الخطيرة	فرنسية	العام	الجوع	الخطيرة	فرنسية
١١/٧/٥٥٦١	٣٣	١١	٥	١١/٧/٥٥٦١	٣٣	٣١	—
١٠/٧/٥٥٦١	٣٣	٩	٢	١١/٧/٥٥٦١	٣٠	٣١	٥
٩/٧/٥٥٦١	١٣	١	٥	١٠/٧/٥٥٦١	٣	٣١	١
٨/٧/٥٥٦١	١٣	١	٣	٩/٧/٥٥٦١	٣٨	٧	—
٧/٧/٥٥٦١	٣٥	٦	٥	٨/٧/٥٥٦١	١٣	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٨٣	٥	٣	٧/٧/٥٥٦١	١٣	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٧٨	١	١	٦/٧/٥٥٦١	٥٨	١	٤
٤/٧/٥٥٦١	٣٣	٣	٦	٥/٧/٥٥٦١	١٣	٢	٣
٣/٧/٥٥٦١	٦٣	٥	٦	٤/٧/٥٥٦١	٧٣	١	٣
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٥	٣/٧/٥٥٦١	٣٠	٨	٣
١/٧/٥٥٦١	٣٨	٣	١	٢/٧/٥٥٦١	٣٠	٧	٣
١٨/٧/٥٥٦١	٤٥	٣	٣	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٢/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١٠/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١١/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٩/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	١٠/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٨/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٩/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٧/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٨/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٦/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٧/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٥/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٦/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٤/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٥/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٣/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٤/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
٢/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢	٣/٧/٥٥٦١	١٥	٥	٥
١/٧/٥٥٦١	٣٨	١	٢				

التوزيع القانوني للأرباح

رصيد التوزيع فرنك	توزيع مبالغ تحت الحساب فرنك	التوزيع الكلي فرنك	
٢٨٠.٠٠.٠٠.٠٠	٢٣٢.٠.٠.٠.٠.٠٠	٧٦٠.٠.٠.٠.٠.٠.٠٠
١١٥٤٩٢٩٥٨	٤٩.٠١٤.٠٨٤٥	١٦٠.٥٦٣٣٨٠.٣
٧٤٣٦٦١٩٧٢	٣٢٦٧٦.٠٥٦٣	١٠.٧٠٤٢٢٥٣٥
١٤٨٧٣٢٣٩٤	٦٥٣٥٢١١٣	٢١٤.٠.٨٤.٥٥.٧
١٤٨٧٣٢٣٩٤	٦٥٣٥٢١١٣	٢١٤.٠.٨٤.٥٥.٧
٧٤٣٦٦١٩٧١٨	٢٣٢٦٧٦.٠٥٦٣٤	١.٠٧.٠٤٢٥٣٥٢

(١) تتألفت الحكومة المصرية لمصتها في ١٥ % في سنة ١٨٨١ الى الشركة الإيطالية لتسهيل ١٥ % من الأرباح الصافية لشركة القناة والوكيل القانوني والتدوين الوحيد هو بنك الخصم الأصلي البشريس .

الفهرس

صفحة

- ٧ لى لا نسى . هذا صوت التاريخ ...
للدكتور حسين مؤنس
- ٦٧ حقائق عن قناة السويس ومشروعية التأمين ...
للقائمقام ا.ح عبد القادر حاتم
- ٨١ قناة السويس والاطماع الغربية منذ سنة ١٩٣٦ ...
لمحمد الخطيب
- ٨٩ دوافع تأمين شركة القناة ...
للدكتور محمد ابو نصر
- ٩٩ الادارة المصرية الحكيمة بعد التأمين ...
للمهندس محمود يونس
- ١٠٣ تأمين شركة القناة من الناحية القانونية ...
للدكتور السيد محمد مدنى
- ١٤٩ تأمين القناة واثره الاستراتيجى ...
للقائمقام ا.ح كمال عبد الحميد
- ١٦٤ تأمين القناة وتجميد الارصدة ...
للدكتور عبد الرازق حسن
- ١٨٧ السر الحقيقى وراء مؤامرة التدويل ...
للدكتور مصطفى الحفناوى
- ٢٠٢ قناة السويس فى اطارها الدولى ...
للدكتور ابراهيم صقر
- ٢١٧ قناة السويس والممرات المائية الدولية ...
للدكتور عادل عامر
- ٢٢٧ الاتفاقيات والمعاهدات والبيان الثلاثى ...

الفهرس

صفحة

٢٣١	فرمان الامتياز الاول ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤
٢٣٥	فرمان الامتياز الثانى ٥ يناير ١٨٥٦
٢٤٣	اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦
٢٥١	اتفاقية ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨
٢٥٧	اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨
٢٥٨	معاهدة ١٩٣٦
٢٦٠	قرار رئيس الجمهورية لقانون رقم ٢٨٥ سنة ١٩٥٦
٢٦٢	المذكرة الايضاحية لقانون ٢٨٥ سنة ١٩٥٦
٢٦٨	البيان الثلاثى
٢٦٩	بيان الحكومة المصرية
٢٧٧	بيان مقارن لحركة المرور بعد التأميم
٢٧٨	بيان التوزيع القانونى للارباح

مَجْمُوعَةٌ

لَحْيَةُ الْكَوْنِ

تصدر شهرية وباللغات العالمية

ليشارك في تحريرها واعدادها

عبد القادر حاتم الشرف على اللجنة

محمد مصطفى عطا

الدكتور حسين مؤنس

الدكتورة سهيرة الفلماوي

الأستاذ علي ادهم

الدكتور عبد الحميد يونس

الدكتور محمد يحيى عولس